HISTORIA RURAL DEL URUGUAY MODERNO

Tomo II - 1886 - 1894

HISTORIA RURAL DEL URUGUAY MODERNO
II. 1886 - 1894
(La crisis económica)

Benjamín Nahum
José Pedro Barrán



EDICIONES DE LA BANDA ORIENTAL

Parte de la investigación que este volumen requirió fue realizada durante el año de licencia que de acuerdo al Estatuto del Profesor nos fuera concedido en 1968 por el Consejo Nacional de Enseñanza Secundaria.
Corresponde agradecer al Profesor Armando Miraldi López la ayuda invalorable que nos prestara al fichar en la Escribanía de Gobierno y Hacienda las escrituras sobre ventas de tierras. La elaboración de estos datos así como los relativos al precio del ganado le corresponde por entero. En esa labor fue secundado por la señorita Ana María Martínez.
Los autores integran el equipo "Historia y Presente" con Blanca Paris de Oddone, Roque Faraone, Juan A. Oddone, Carlos Benvenuto, Julio Millot, Lucía Sala de Tourón, Nelson de la Torre y Julio Carlos Rodríguez.

Sección I

LA CRISIS DEL URUGUAY TRADICIONAL 1886 - 1894

Introducción

Entre 1886 y 1894 las dos bases económicas fundamentales del Uruguay, la ganadería y el comercio, se vieron afectadas por una crisis de naturaleza compleja. Esta situación comprometió actividades básicas en el país y colocó a la nación ante una perspectiva nueva; actuó como un auténtico desafío a las estructuras económicas vigentes y promovió su enjuiciamiento. Los primeros ataques serios al exclusivismo pastor se realizaron en este período. Todos los temas conexos a la gran vertebración del país en torno a su dualismo económico —comercial y ganadero— fueron considerados por los contemporáneos, perplejos al contemplar el orden tradicional conmovido en sus cimientos.

Por esos años los fuertes comerciantes del puerto de Montevideo comenzaron a observar cómo una de sus fuentes más seguras de ingresos empezaba a desaparecer: el comercio de tránsito desde y hacia el litoral argentino, Paraguay y Río Grande del Sur. Y el llamado "alto comercio" había sido desde los lejanos días en que éramos colonia española, uno de los pilares de la sociedad y la economía orientales.

A la lenta decadencia de este grupo social y la actividad mercantil del país sólo haremos una referencia lateral en este libro. No hemos investigado el problema en profundidad y únicamente podemos señalar las tendencias de esta evolución. Pero como fue un hecho que quebró la imagen del Uruguay tradicional tanto como la crisis en el medio rural, nos ha parecido imprescindible hacer referencia al mismo cada vez que sea necesario para una cabal comprensión de la evolución global del país. Además el "alto comercio", expresión conspicua de la clase monopolizadora del oro, fue un factor esencial entre los determinantes de la usura en la campaña y de toda la política monetaria (y por lo tanto crediticia) en el Uruguay.

Empero, el Uruguay era (y es) fundamentalmente un país ganadero. Lo que aconteciera en esa actividad económica repercutiría en todos los planos de la vida nacional. Y entre los años 1886 a 1894 la ganadería se vio detenida en su proceso de modernización por una crisis.

Los estancieros asistieron a un fenómeno paradojal. La abun-

dancia de ganado vacuno tornó difícil colocar el exceso de producción, en particular la carne en forma de tasajo. Las cotizaciones internacionales de nuestros más importantes productos —cueros, lana— descendieron en los mercados consumidores europeos desde 1880. Sin embargo, la elasticidad de la producción rural durante los gobiernos militares había permitido a la nación compensar el descenso de los precios con el aumento del volumen exportado. Esa elasticidad hacia 1886 concluyó. Los estancieros, con su técnica de explotación, no podían mantener en las praderas naturales uruguayas más ganado del que ya poseían. No se pudo seguir neutralizando el efecto externo con la mayor producción interna.

Por otra parte, luego de 1891 la ganadería se verá afectada por diversos fenómenos que alterarán la riqueza pecuaria del país, disminuyéndola. O por "plétora", como llamaron los contemporáneos a la superproducción ganadera, o por descenso, lo cierto es que entre 1886 y 1894 la actividad pastoril no respondió a las exigencias crecientes de un medio urbano entregado a la especulación bursátil, el consumo casi siempre improductivo y el endeudamiento externo creciente con la City londinense.

Las dificultades económicas por las que atravesó el país avivaron los conflictos entre los grupos productores y de intermediación. Estancieros, agricultores, industriales, comerciantes y dentro de cada uno de ellos mismos diversos subgrupos, entraron en una lucha encarnizada por el reparto del ingreso nacional menguado por las dificultades externas e internas.

Liga de saladeristas, oposición entre estancieros invernadores y estancieros criadores, proteccionismo a los grupos industriales resistido en otros ámbitos sociales, todo ello configuró un panorama de tensión que el Estado debió interpretar en su legislación impositiva beneficiando a unos en detrimento de otros. Las traslaciones del ingreso nos revelarán la singular influencia de la clase alta rural. La lucha por el crédito barato y el triunfo orista, el todavía fortísimo peso del denominado "alto comercio".

Más en el plano intelectual que en el de los hechos ecònómicos, se desarrolló paralela a la crisis una búsqueda de soluciones. El mercado mundial de carnes se mostró apto y hasta ansioso por hallar nuevos países proveedores. Los estancieros lo comprendieron. Pero una cosa es la comprensión del fenómeno y otra muy distinta realizar las modificaciones necesarias en la estructura económica que esa misma comprensión intelectual exige. En el ánimo de los contemporáneos mestizar las haciendas criollas con reproductores finos llegados de Europa, a la vez que alimentar al nuevo animal en praderas mejoradas, eran las respuestas a la crisis de la ganadería que los nuevos requerimientos del exterior indicaban. Exportar el ganado en pie hacia Inglaterra o la carne de las caponadas congeladas fue factible. Pero había que modificar la estancia, invertir, contar con crédito, destinar menos al consumo y más a la capitalización del fundo. Ello, por diversas razones, no se hizo. La nación salió de la crisis no por su esfuerzo sino porque las circunstancias internacionales se modificaron a partir de 1894/1895.

En cuanto al "alto comercio", no salió de ella jamás. La debili-

dad del comercio de tránsito continuó acentuándose y aunque el triunfo orista reveló la fuerza económica y social de ese grupo, el futuro apuntaba contra ellos. El Uruguay del siglo XX sería el Uruguay de los estancieros como el Uruguay del siglo XIX había sido el Uruguay de los comerciantes. Lo que no quiere decir que deba tomarse esta afirmación como un dogma. Todos los matices deben introducirse. El peso que en la conducción del país ejercieron los comerciantes no desapareció, tendió a disminuír. Otros grupos sociales estaban al acecho: estancieros, industriales, una incipiente clase media y obrera. Alguno de ellos recogería la dirección del Uruguay en el siglo que se iniciaba.

* * *

La época que se estudia en este volumen se ha caracterizado en la historiografía tradicional por el gran vértigo que fue la crisis de 1890. Hemos pretendido enmarcar ese acontecimiento dentro de las coordenadas naturales de la evolución económica del país para valorarlo en un contexto en el que tiene su lugar preciso y pierde mucho de su carácter dramático e imprevisto.

Pero además, juzgaríamos mal la trascendencia de estos años en la historia nacional si sólo tuviéramos en cuenta los cambios acaecidos en ellos, que fueron pocos y escasos. El país salió de la crisis con las estructuras económicas rurales apenas modificadas. Más grandes alteraciones acontecieron en el medio económico y social urbano. Sin embargo en esta época se gestaron algunos de los grandes temas del siglo XX. El estatismo, el nacionalismo económico, las duras luchas en torno al reparto del ingreso proveniente de la ganadería y al monopolio crediticio de la oligarquía orista, el cuestionamiento de nuestro destino manifiesto como país pastoril, la puesta en tela de juicio del régimen vigente de propiedad privada de la tierra y hasta la extranjerización de las vías férreas, todo ello fue colocado sobre el tapete por la crisis y quedó como semillero para los años por venir. Período de transición, difícil de caracterizar por definición, entre un Uruguay que se resistía a morir y otro que pugnaba por nacer, los años estudiados por vez primera llevaron a la conciencia nacional la gran problemática que el siglo XX tuvo por necesidad que abordar.

PARTE I
CAUSAS DE LA CRISIS GANADERA

Capítulo I
Caracterización de la crisis en la ganadería

"Dentro de pocos días podremos solemnizar el aniversario de la paz de 1851: nos separan sólo cuarenta años de aquel acto memorable. La guerra sin tregua había durado quince años, teníamos apenas 132.000 habitantes, estaba destruída la mayor parte de nuestros pueblos, abandonados casi completamente los trabajos agrícolas, inmenso número de ganados habían vuelto al estado salvaje de los tiempos coloniales; el país, fuera de las costas, era casi un desierto... Recuerdo de niño haber viajado con mi familia de Montevideo a la frontera con un séquito de hombres armados y necesitando muchas veces pernoctar en una cuchilla porque no se divisaba en el horizonte ni el humo ni la silueta de una vivienda humana.

Pues bien: si ahora renaciesen los combatientes de aquella época, ¿podrían reconocer el teatro desolado de sus luchas troyas en esta bella capital de 150.000 habitantes? ¿Reconocerían aquel desierto de los entreveros sangrientos, en esta campaña cruzada por los telégrafos y los ferrocarriles, con todas las propiedades deslindadas y cercadas, con centenares de escuelas, con oasis de agricultura esparcidos en todos los ámbitos del país?".

(Carlos María Ramírez en la sesión del 30 de setiembre de 1891 de la Cámara de Senadores. Diario de Sesiones, tomo 53, p. 514).

"Asimismo, nuestra ganadería está en decadencia; hoy es un mal negocio. ¿Por qué razón?... porque los factores de producción han aumentado; el valor de los campos... los jornales... la vida se ha hecho muchísimo más cara... Antes nos contentábamos con viajar en diligencia, y hoy viajamos en ferrocarril; por consiguiente, cuando antes se hacía un viaje, se hacen cuatro hoy; la vida del estanciero de ahora no es la vida del estanciero de hace 8 ó 10 años; por consiguiente necesita que su negocio le produzca más, para que sea beneficioso.

El tasajo brasilero tiende a dejar de ser un estímulo para nuestros ganaderos, no porque esté en baja, sino porque no compensa el costo de producción..."

(Lucas Herrera y Obes en la sesión del 4 de setiembre de 1890 de la Cámara de Representantes. Diario de Sesiones, Tomo 110, p. 135-144).

Como ya hemos anotado al final del Tomo I de esta obra, el Militarismo, al restablecer la paz y el orden en la campaña, provocó el crecimiento natural de nuestro stock ganadero que alcanzó hacia 1882 la cifra límite para la capacidad de nuestras praderas naturales de 8 millones de cabezas bovinas. Entre lo que se podía extraer por año de nuestros campos y lo que se industrializaba en los saladeros o se consumía en el país, se producía un desequilibrio que permitía afirmar a la mayoría de los contemporáneos que había "plétora" o sobra de ganado. Entre 1885 y 1890 el problema se tornó angustioso.

La producción argentina que recién había incorporado las estancias de la Pampa luego de la campaña del desierto del General Roca en 1879, entró a competir en el abastecimiento de los dos únicos mercados consumidores de tasajo: Brasil y Cuba. El Brasil acentuó su proteccionismo aduanero buscando beneficiar a los saladeros riograndenses y llegó a cerrar por todo un año, 1887, sus puertos a los tasajos del Río de la Plata con el pretexto de medidas sanitarias. Las consecuencias eran previsibles: el precio del ganado descendió y saladeristas y estancieros entraron en una lucha abierta para hacer recaer cada uno sobre el otro los resultados de un negocio antes floreciente y ahora tan menguado.

Si el cálculo que del stock vacuno del país realizó en 1882 el estadígrafo Constante G. Fontán Illas puede parecer exagerado (9.984.083 cabezas) (1), (*) la Sociedad de Economía Política asesorada por la Asociación Rural llegó por la misma fecha a la cifra de 8 millones de cabezas (2). La Revista del gremio de los hacendados sostuvo en octubre de 1886 "que la existencia de ganados en la República debe calcularse en treinta millones de ganado lanar y ocho millones, *mínimun,* de ganado vacuno" (3) Todos negaban las cifras derivadas de las declaraciones de los estancieros para el pago de la Contribución Directa que por estos años todavía gravaba el ganado en pie. Estas declaraciones, y la unanimidad de las fuentes es sintomática, eran falsas.

Reconociendo lo que denominaba "exceso de producción" dijo el diputado-estanciero Antonio Mª Rodríguez en octubre de 1885:

"*...hay que tener presente que no sólo se ha producido en nuestro país, sino que se ha producido en el Plata; puesto que este fenómeno no sólo se observa en el Uruguay, sino que se observa en los pueblos vecinos... La República Argentina, con motivo de haber pacificado alguna de sus provincias interiores que producían ganado*

(*) Fontán Illas consideraba que a lo declarado por los hacendados, 6.791.778 cabezas vacunas, debían sumarse: un 20 % por ocultación, cabezas 1.358.235; 300.000 novilladas invernadas para la faena saladeril; 34.070 bueyes declarados; y ganados libres del pago del impuesto de Contribución Directa pertenecientes a peones, capataces y agregados de las estancias, chacareros, quinteros, lecheros, carretilleros, los que ascenderían a 1.500.000. De ahí su cálculo total de 9.984.083 cabezas bovinas.

abundante, de haber conquistado en el desierto grandes extensiones, que ha dedicado también a la ganadería, produce ahora un número de animales muchísimo mayor que el que producía anteriormente... Todas estas consideraciones están demostrando con toda evidencia, que el exceso de producción es un hecho. En varios artículos publicados en "El Partido Colorado", en "La Situación" y en "El Siglo", se decía lo mismo; y tomando datos estadísticos, se llegaba a hacer el cálculo de que el sobrante de animales no colocados este año ascendía, según unos a 200.000, y según otros a 400.000..." (*)

Naturalmente que esto llevaba consigo el recargo de los campos y por consiguiente el hambre en las haciendas:

"... ese exceso de animales que quedan sin faenar, determina después la otra crisis, que es la de la epidemia; epidemia de hambre... es que los campos que tenemos no son bastante para contener el número de animales que debían haberse sacado de ellos y para el procreo que de ellos debe venir; y ese procreo que está precisamente en la edad de desarrollo, cuando más necesita... medios de alimentación, es entonces cuando tropieza con la dificultad de que el ganado grande... que tiene resistencia para trasladarse de un punto a otro, le quita el alimento que necesita el animal pequeño... y éste muere, o se enflaquece, o hay que matarlo". (4)

Esta posición fue reforzada días después por otro estanciero en el seno de la misma Cámara:

"Nuestra campaña está poblada, y tan poblada está, señor Presidente que si dejara de faenarse dos años en el país, yo no sé donde se podría poner el ganado. Es una cosa imposible..." (5) (**)

El 12 de febrero de 1885 "El Telégrafo Marítimo" daba cuenta que *"...dado el exceso de producción que se nota en el país por el crecido número de ganados que procrea, el ganadero mata más de las tres cuartas partes de los animales en el momento de nacer, aliviando así su campo de un recargo que perjudicaría el elemento primordial de su negocio".*

El primitivismo de la solución debe retenerse. Matar las crías, hecho frecuente en la época entre los estancieros invernadores, estaba incluso sucediendo entre los estancieros criadores. Había que "aliviar" el campo a toda costa.

La superproducción de ganado vacuno en el país está confirmada por todos los testimonios. Incluso en la prensa periódica frases como "la ganadería, atacada por la crisis pletórica que la abruma" se repetían con monotonía cada vez que de la materia rural se trataba. Pero este hecho podía ser interpretado de diversas maneras y juzgadas sus consecuencias desde muy distintos ángulos.

Los saladeristas tenían particularísimo interés en popularizar el

(*) En todas las citas de este volumen hemos modernizado la ortografía del documento original. Los puntos suspensivos indican párrafos que hemos suprimido para aligerar la lectura. Las frases o palabras puestas entre paréntesis rectos nos pertenecen y sólo tienen como misión ligar conceptos. Los subrayados nos corresponden.

(**) Como ya hemos comprobado en el tomo I, pás. 613-614, la "plétora" podía ser calculada tomando en cuenta el consumo interno ,la zafra saladeril y la producción anual de vacunos. En 1882 el sobrante sería de 267.000 cabezas, en 1883 de 301.000; en 1884 de 152.000 y en 1885 de 358.000.

concepto de que la crisis se estaba produciendo por exceso de producción y por consiguiente el resultado natural era el descenso en el precio de los novillos. Desde la Revista de la Asociación Rural —abierta a todas las tendencias de la producción por estos años y no centrada exclusivamente en la defensa del interés de los hacendados, aunque él primara— Benjamín Martínez, eficaz portavoz de los intereses saladeristas, no perdía ocasión de señalar los sobrantes anuales de ganado vacuno bregando por una solución que también hacía referencia al interés que defendía: la apertura del mercado europeo para el tasajo. (6)

Muchos hacendados advirtieron de inmediato el peligro. Bajo el sugestivo título de "Los supuestos excedentes de nuestra producción ganadera" y en la sección "Ecos de la campaña" donde se recogían opiniones enviadas desde el interior del país por los estancieros, la Revista de la Asociación Rural publicó en marzo de 1884 una carta de un colaborador anónimo. Este comenzó por sostener que en operaciones sobre ganado por él conocidas, el precio que abonaron en los saladeros fue de $ 18.50 por cabeza, a pesar de lo cual "*...el señor Martínez nos dice que la oferta supedita a la demanda y que los precios por el ganado gordo bajarán a la mitad... habría grandes motivos para creer que la alarma sólo puede ser infundida por los interesados en el negocio de saladero, para producir baja en los ganados y tener mayores ganancias en la faena*" (7)

Pero el cielo no se puede tapar con un harnero. El precio del ganado había descendido y la plétora era una realidad. Interpretarla correctamente no era sencillo. Se necesitó la lucidez poco común de un hombre que había sido saladerista y a la vez hacendado y que por sobre todo, era una inteligencia brillante, Lucas Herrera y Obes, para poner las cosas en su respectivo lugar.

Como ya lo señaláramos al comentar el problema en nuestro Tomo I, Lucas Herrera y Obes sostuvo desde la prensa y la Cámara de Diputados que la crisis no se debía a que los saladeros no pudieran faenar más, ya que en el mercado brasileño continuaba el aumento del consumo a medida que crecía su población. Si el precio del ganado había descendido de $ 16, 17 y 18 bajo el gobierno de Latorre (1876-1880) a $ 13, 14 y 16 (8) bajo la administración de Tajes (1886-1890) ello se debía no sólo a que el tasajo oriental debía soportar la competencia argentina y riograndense sino a otro acontecimiento fundamental: cueros y gorduras, dos productos capitales y más influyentes en la formación del precio del vacuno, también habían sufrido un descenso en su cotización internacional.

La crisis de la ganadería no consistía en que sobrara carne (aunque en realidad sobraba ya que los saladeristas no deseaban faenar toda la que el país producía si los estancieros no consentían en vender todavía más baratos sus novillos). La crisis de la ganadería era una crisis total. El tasajo entraba en ella como uno de los factores componentes y no el esencial por cierto. La crisis afectaba a todos los productos derivados del ganado vacuno.

Y aunque se repitan conceptos ya enunciados en el Tomo I, no creemos pecar por demasía en agregar otro razonamiento que Lucas Herrera y Obes desarrolló con sagacidad. La crisis de la ganadería

estaba íntimamente vinculada a la modernización parcial de la campaña uruguaya. Ella había implicado inversiones que elevaron el precio de la tierra: para que el Estado mantuviera el orden (ferrocarriles y costosas armas modernas); para controlar el ganado (el alambramiento). Estas inversiones no encontraron respuesta satisfactoria en la cotización del ganado:

"Lo que ha traído crisis y las continuará trayendo, pudiendo asumir proporciones alarmantes, es la falta de relación entre el precio de venta y el de producción, desde que éste se ha elevado por el encarecimiento de los factores de ella y siendo necesario que continúen encareciendo para que el desarrollo de la riqueza y el progreso del país continúen en progreso creciente". (9)

Aumento del consumo en el Brasil a costa del bajo precio del ganado en el Uruguay y del crecimiento de la producción pecuaria argentina; descenso de la cotización internacional de los cueros y las gorduras; elevación, contemporánea a estos fenómenos, del precio de la tierra y los gastos en la estancia semi-modernizada: esos eran los elementos de la crisis en la ganadería. Podían complicarse. Cuando el Imperio del Brasil cerró sus puertos al tasajo platense en 1887 la plétora —ante la supresión de la faena por los saladeros— alcanzó proporciones de catástrofe. Los campos recargados durante todo el período soportaron mal la sequía de 1890-1893 y el número elevado de animales muertos debióse con seguridad tanto a la falta de lluvias como al previo exceso de cabezas por hectárea. Lo cierto era que la ganadería no estaba preparada para soportar ella sola toda la carga del país. Tanto más cuanto que la nación alentada por la evolución política que la condujo sin derramamiento de sangre del militarismo al civilismo y excitada también por las irresponsables inversiones extranjeras, estaba acostumbrándose a un nivel de vida del que despertaría tarde o temprano para ingresar a una pesadillesca realidad donde la infraestructura mostraría toda su debilidad.

* * *

Hacia 1894-1895 la ganadería, en aras de fenómenos externos al Uruguay, comenzó a salir de esta crisis.

La cifra de la existencia de cabezas vacunas no había variado en lo esencial a pesar de la sequía y las pérdidas consiguientes. Ya en 1894 las más diversas fuentes repetían la tradicional estimación de 8 millones de cabezas (10). El problema de la plétora volvía a replantearse. Pero la circunstancia externa era diferente.

La revolución riograndense (1893-95), que debilitó la riqueza pecuaria en el sur del Brasil, nos benefició eliminando durante algunos años un peligroso competidor que gozaba de evidentes privilegios impositivos. No ocurrió ello de inmediato. Como ha sucedido siempre que en la cuenca del Plata se producían conflictos armados, los beneficiados del primer momento fueron los industriales. Los estancieros riograndenses, ante los previsibles excesos de los ejércitos combatientes, se apresuraron en 1893 a vender sus tropas a los saladeristas, a venderlo todo y a cualquier precio. (11).

Sin embargo, en agosto del mismo año Eduardo Acevedo podía

anunciar esperanzado a estancieros y saladeristas orientales desde las columnas de "El Siglo" que "...*el stock de tasajo ha sufrido notablemente por el notorio estado en que se encuentra la provincia de Río Grande, estado de duración incierta, que ha abatido su ganadería e impedido el funcionamiento regular de sus establecimientos saladeriles*".

Y en diciembre aseguró: "...*los saladeros de Río Grande no han empezado todavía sus faenas, ni una vez empezadas podrán proseguirlas con la actividad de antes, debido a la guerra civil... que ha destruido y sigue destruyendo con tremenda saña todas sus estancias hasta el extremo de que dentro de los extensos radios en que se desenvuelve la lucha, no se encuentra una sola vaca, según refería hace poco un estanciero de la frontera. El ganado que no ha sido carneado por castilhistas o por federales ha sido traído a territorio oriental*". (12)

Los saladeros riograndenses (excluyendo los llamados de la "frontera" que faenaban ganado uruguayo) efectuaron matanzas de 450.000 a 485.000 cabezas entre 1891 y 1893 pero descendieron con brusquedad a 380.000 en 1894, 280.000 en 1895 y 215.000 en 1896.

La competencia argentina, brutal entre 1888 y 1895, comenzó a disminuír también en 1896. La explicación en este caso es simple. El ganado argentino, mejor mestizado que el oriental, fue enviado hacia Inglaterra. Nos podían abandonar el mercado brasileño que pagaba menores precios y se tornaba cada día más difícil con su guerra de tarifas contra el tasajo platense. Lo cierto es que luego de 1894-1895 la situación del principal mercado tasajero cambió para los productores orientales. Y cambió a su favor.

También 1895 señala un punto de ruptura en la continua curva descendente de los precios de nuestra producción en el mercado europeo. Cueros, lanas y gorduras, en mayor o menor grado, con alguna diferencia de años, pero coincidiendo con la nueva coyuntura económica que vivió la economía capitalista luego de 1895, elevaron su cotización internacional. Y el Uruguay rural sin solucionar ninguno de los problemas de fondo que planteó la crisis de la ganadería semi-modernizada, capeó el temporal para salir de él exportando todavía la carne en forma de tasajo ya que el proclamado mestizaje de la hacienda vacuna no se había realizado y no podíamos enviar ganado al mercado inglés. Los estancieros no habían querido, o no habían podido (o ambas cosas entremezcladas, que de eso hablaremos con posterioridad), cortar el nudo gordiano de la crisis. La flanquearon, no la enfrentaron. La coyuntura internacional les dio un respiro hacia 1895 y la estancia semi-moderna pareció hallar otra vez su ubicación en el contexto económico mundial. Quedaba, sin embargo, un problema sin solución. El más grave. Los factores de la producción continuaban encareciéndose (en particular el precio de la tierra que luego del bajón producido por la crisis de 1890 siguió su marcha ascendente), y el saladero oriental tanto como el consumidor brasileño o cubano pobre no podían abonar por la carne lo que el estanciero hubiera deseado. Cuando el margen de utilidad se estrechara peligrosamente el hacendado tendría por necesidad que mestizar y abandonar al ganado crio-

llo. Pero eso recién acontecerá en los albores del siglo XX y con muchas limitaciones por cierto.

El lector no debe perder de vista que la República fue el último país en vivir dependiente del tasajo, así como fue el primero en fabricarlo como producto industrial. Las resistencias al cambio en esta sociedad pastora necesitan ser explicadas históricamente, pero desde ya surgen como poderosas y hasta enfermizas.

* * *

Problema menor, por cierto, visto que el Uruguay no estaba habituado a valorar en demasía la carne del ganado ovino, fue el que presentó la llamada "plétora ovina".

Para determinar la crisis en la ganadería fue fundamental el descenso en el precio de las lanas. Ello será estudiado más adelante junto al factor externo que desencadenó las dificultades. Pero desde ya puede adelantarse que aunque la crisis afectó a ambos tipos de ganado se sintió más en el vacuno, por lo que, y otra vez más en la historia nacional, el ovino aparecía obrando como un *seguro* frente a las oscilaciones de la explotación vacuna tradicional. En este sentido el período que estamos presentando reeditó algunos de los hechos acaecidos cuando la primera crisis de superproducción vacuna que hemos conocido y estudiado en la década 1860-1870.

Se habló, empero, de "plétora ovina", sosteniéndose por parte de legisladores, periodistas y estancieros, que así como había "exceso de producción" de ganado mayor también lo había de ganado menor.

Las cifras del stock ovino que conocemos son de una variabilidad tal que el investigador, ante algunos cálculos, cree estar enfrentado a mentalidades pre-capitalistas, aquellas en dónde la ciencia del número era poco menos que esotérica. En 1885 la Comisión de Fomento de la Cámara de Representantes, al aconsejar la sanción de un proyecto de ley que acordaba garantías al capital de las empresas que exportasen carne fresca, sostuvo que existían en el país ¡57 millones de lanares!

Tal cantidad no fue defendida por nadie más que por los firmantes de dicho documento. Quien la ridiculizó fue un colaborador del diario "La Situación". Luego de concordar con la opinión más corriente en el sentido de que el sobrante del ganado vacuno equivalía a unas 400.000 cabezas anuales, el periodista se preguntó qué sentido tenía acordar garantías a empresas frigoríficas que sólo podrían exportar carne fresca ovina, pues el vacuno todavía no se congelaba bien. Sostuvo que el ganado lanar en el Uruguay sumaba como máximo de 18 a 20 millones de cabezas y que "*La producción de esta última suma al 30 %* [procreo estimado] *apenas si alcanza a cubrir el consumo del país y la limitada exportación que del ganado ovino se efectúa. Bien sabido es que, cuando menos, unas dos terceras partes de los habitantes del país se alimentan con carne del ganado lanar, constituyendo esas carnes en ciertos parajes el exclusivo alimento de sus moradores. De aquí resulta que los 6 millones de cabezas de animales lanares, en que se puede calcular la producción anual, casi no alcanza a cubrir las necesidades de consumo del país.*

Se puede asegurar sin temor de equivocación que en el ganado ovino no existe plétora... Y debemos agregar que la depreciación que se nota en dicho ganado es sólo debido a la baja que han sufrido las lanas en los últimos dos años". (13).

Finalizaba el periodista preguntando porqué ese privilegio a las compañías que exportasen carne fresca, garantizándoles una ganancia determinada, en detrimento de industrias ya existentes. No cabe duda —y luego lo comprobaremos— que detrás de toda esta resistencia a la instalación de nuevas fábricas de carnes se hallaban los intereses de la industria de carnes en funcionamiento: saladeros y fábricas de conserva y extracto, en particular la "Liebig's Extract of Meat Co. Ltd.".

La polémica se entabló de inmediato. Desde la Revista de la Asociación Rural los estancieros que prohijaban el proyecto de ley replicaron por medio de Lucas Herrera y Obes. Este, luego de comentar las cifras de la Contribución Directa que, como siempre en estos casos, resultaban desechadas si se deseaba una aproximación razonable al tema, analizó la exportación de lana como mejor índice del stock. Considerando que cada ocho animales se podía lograr una arroba de lana, llegó a la conclusión de que había un stock lanar de 28 millones de cabezas. Ese stock generaba un procreo que el consumo nacional no alcanzaba a agotar. (14)

Otro hacendado, esta vez como colaborador del periódico implicado en la polémica, pensaba con bastante lógica que si las dos terceras partes de la población del país se alimentaban con carne ovina era "porque no tiene salida dicho producto" en el extranjero, observado lo cual no sólo existía la plétora sino que la manera de solucionarla era atraer el capital para la instalación de frigoríficos a la vez que mestizar el merino con razas inglesas de carne. (15)

El diputado Antonio Mª Rodríguez ensayó todavía una explicación más racional de la llamada "plétora ovina":

"Hasta la fecha los animales ovinos no han tenido otro rendimiento del que ofrecían como animales de lana; en el país se criaban los animales de lana; no había animales de carne, porque no había salida para esas carnes, y precisamente las Empresas a que hace referencia el proyecto, lo que pueden exportar con más facilidad son los animales ovinos, porque son los que se congelan más pronto, más fácilmente y se transportan más económicamente."

"Luego, aún en el supuesto de que nuestro ganado vacuno no sirviese y que no hubiese exceso, no puede negarse que hay una cantidad exhorbitante de ganado ovino que hoy ya no ofrece rendimiento por su sola lana y que es preciso vender en carne..." (16)

Eran, como se apreciará, varios los problemas en juego. Sobrara o no ganado ovino, lo cierto es que los hacendados, con el precio de la lana en descenso, deseaban una lógica compensación valorizando también la carne del ganado menor. Se descuidaba, sin embargo, un punto fundamental. Las razas existentes en el país no eran de carne. El frigorífico proyectado estaba condenado al fracaso. Aprovechar lo existente era imposible y si ello se deseaba había que modificarlo invirtiendo capitales en el mestizaje. Problema similar al del ganado vacuno.

Otra posibilidad fue señalada por Lucio Rodríguez Diez desde la Revista de la Asociación Rural:

"Mientras lo colocación de carnes congeladas no toma cuerpo y se ensancha ¿cuál debe ser la actitud de nuestros ganaderos? Para nosotros no tiene dos faces la cuestión y un solo medio encontramos para salvar al país de la plétora de ganado ovino que le amenaza: este consiste en la formación de sociedades comanditarias para el establecimiento de graserías en puntos adecuados de la campaña. Con los medios con que hoy se cuenta para grasear el ganado ovino, esta operación se torna fácil y económica, no necesita mayor empleo de capital..." (17)

Pero la existencia de graserías en nuestra campaña siempre había sido escasa a diferencia de lo acontecido en la República Argentina. La oveja nacional, aunque de buena finura en su lana, era demasiado flaca para ser utilizada en esos establecimientos industriales. Tampoco por esta vía la plétora hallaría solución.

La crisis, al igual que en el caso del ganado mayor, se encargaría de eliminar ella misma las asperezas que los hombres no limaban. Las lluvias de 1888-1889 disminuyeron en un 30 % la existencia del lanar, el que, como el vacuno, estaba debilitado en los recargados campos. Ya lo había advertido el mismo Lucio Rodríguez al titular el artículo que comentábamos, "Cuidado con otro 69!", haciendo referencia a las tremendas mortandades de aquel célebre año en la historia rural.

La plétora ovina revela las mismas facetas del país que puso al descubierto la problemática del ganado mayor; el Uruguay saldría de la encrucijada sin modificaciones esenciales. El precio de la lana era la clave, pues resultó imposible ensayar la compensación que el deterioro del mismo exigía valorizando la carne. El camino de las soluciones pasaba por el cambio de lo existente pero la evolución de los precios internacionales a partir de 1895 nos permitió, sin modificarnos, conservar los rasgos principales de la estructura económica nacional.

Capítulo II
Causas de la crisis ganadera: la plétora y la sequía

1 — La paz política y la "plétora" de ganado. 1885-1890

Los integrantes del patriciado civilista que dirigieron desde la Conciliación de Noviembre de 1886 los destinos de la nación, fueron concientes de que el Militarismo había armado al Estado con tal poder coactivo que las revoluciones y su secuela de anarquía y destrucción se tornaban poco menos que imposibles.

El Poder Ejecutivo, en su Mensaje a la Asamblea General del 15 de febrero de 1887 aseguró, con la firma de Máximo Tajes y su Ministro de Gobierno Julio Herrera y Obes, que: *"La República está en paz, y todo lo autoriza al P. E. para garantir que este grande hecho... que ha llegado a ser la aspiración suprema de nuestro agitado país, está sólidamente radicado por una larga serie de años."*

"Los elementos materiales de todo género, los medios prodigiosos de comunicación, de transporte, de destrucción, que la ciencia y el progreso han puesto en manos de los gobiernos y que aplicados a la guerra se han convertido en fuerza abrumadora... han producido por efecto inmediato... fortificar el principio de autoridad con detrimento, a veces, del principio de libertad que le hace contrapeso".

"Entre nosotros, una serie de revoluciones, estalladas en estos últimos diez años, y todas completamente vencidas en brevísimo tiempo, ha evidenciado la transformación operada en las condiciones de la guerra de campaña, arraigando en todos los ánimos la convicción, hija de la experiencia, de que es empresa poco menos que imposible derrocar los poderes constituídos con revoluciones populares".

Y si la siguiente afirmación puede aparecer ahora como aventurada, conociendo nosotros los episodios posteriores de 1896, 1897, 1903, 1904 y 1910, lo cierto es que en el pensamiento de los contemporáneos *"...puede afirmarse sin temeridad, que está cerrada para siempre... la era tumultuaria de las revoluciones populares..."* (18)

Al año siguiente, en 1888, Julio Herrera y Obes —porque de su pluma partían estos conceptos— añadió, siendo todavía más explícito:

"...han venido... como elementos de paz y de gobierno, los adelantos de la ciencia aplicados a la guerra, los ferrocarriles, los telégrafos, las armas de precisión y de largo alcance, y con éstas la preponderancia incontrastable de la infantería, de la artillería y de la caballería de línea que requieren organización, disciplina, instrucción, y que ha cambiado fundamentalmente las condiciones de nuestras guerras y de nuestros ejércitos de otro tiempo, en que preponderaba la caballería irregular". (19)

Difícil era resumir mejor el progreso del poder coactivo del Estado uruguayo en esos diez años a que hacía referencia el documento de 1888. La lucidez del Ministro de Gobierno alcanzó a iluminar también otra zona, la de la evolución económica del país que enriqueciéndolo materialmente, volvía casi insensatos los llamados a la "patriada" cuando esos llamados se dirigían a las clases pudientes del país, por lo menos. Porque otro motivo de la paz pública era *"...la riqueza particular acumulada que por su importancia y por su influencia tiene ya en los conocimientos de la vida pública voz y voto para defender sus intereses, vinculados en igual modo a la conservación de la paz y a la efectividad de las leyes; es el crecimiento progresivo de la población...; es la transformación de nuestra industria pastoril...; y son en primer término entre éstas modificaciones de carácter privado, pero de influencia social, los cercos de alambre que destinados a valorizar y garantir la propiedad particular, han cambiado las costumbres y modificado el carácter de los habitantes de nuestra campaña, fuente de nuestra riqueza y también de nuestras pasadas guerras civiles".* (20)

Entrelazados los valores materiales que el país acumuló en su campaña desde 1860 (la merinización primero, el cercamiento de los campos después), con "los adelantos de la ciencia aplicados a la guerra", el resultado era la paz interna. No está de más añadir también la habilidad que mostraron los dirigentes de los dos partidos tradicionales para no hostilizarse en demasía luego de la caída de Máximo Santos. La Conciliación de Noviembre era un modelo efímero de equilibrio político, pero el equilibrio ya mejor asentado se mantuvo por lo menos hasta el ascenso de Idiarte Borda a la Presidencia de la República en marzo de 1894. Seguramente el elemento civil de las dos grandes agrupaciones políticas comprendió el riesgo de los radicalismos cuando todavía las ambiciones de los militares no habían cesado.

Como hemos creído probar en el Tomo I de esta obra, la paz política en el Uruguay implicaba para el estanciero poder poblar sus campos al máximo, llegando por ese motivo el país a poseer el stock ideal que sus praderas naturales permitían: 8 millones de cabezas bovinas. Producida esa existencia comenzaba la "plétora" o "exceso de producción". La hipótesis con que trabajamos a todo lo largo del volumen anterior recibe una confirmación completa en este discurso del estanciero Antonio María Rodríguez en la sesión de la Cámara de Representantes del 2 de octubre de 1885:

"...la crisis es inminente... los peligros porque atraviesa nuestra industria [ganadera] *son el resultado precisamente del buen Gobierno, del afianzamiento de la paz... de que hace diez años que no*

hay en nuestro país correrías ni bandoleros que les quiten a nuestros hacendados sus haciendas y el producido de ellas. He ahí precisamente por qué es que tenemos plétora de producción; la ley del crecimiento de nuestros ganados se ha cumplido sin causas extraordinarias que obstaran a ese cumplimiento; no ha habido bandoleros que despojasen a los hacendados del producto de sus haciendas, y es por esa circunstancia, y obedeciendo a las leyes naturales del crecimiento y a los beneficios de la paz que se ha producido este aumento, que es hasta anti-patriótico negar, porque es una crisis que no perjudica a nadie su declaración; las crisis por exceso de producción son crisis que no avergüenzan, sino al contrario, que resultan del mismo trabajo, del orden y de la vida regular de un pueblo".

A continuación de estas palabras se produjo un sabroso dialogado que aclaró todavía más los conceptos:

Sr. Mendoza. Los buenos Gobiernos no dan por resultado crisis.

Sr. Rodríguez. Pero las crisis por exceso de producción dan por resultado los buenos Gobiernos.

Sr. Mendoza. Pero Ud. dice que el establecimiento de la paz, de las garantías y del orden dan por resultado la crisis.

Sr. Rodríguez. Dan por resultado el exceso de producción muchas veces, yo no he dicho que ocasionen crisis. En los productos nacionales ocurre con frecuencia que hay exceso de producción; y con ese motivo se produce un trastorno económico mientras no se le busca salida a ese exceso de producción..." (21)

Esta opinión la hizo suya la Comisión de Fomento de la Cámara do Representantes integrada entre otros por el mismo Antonio María Rodríguez, Eduardo Mac Eachen y Pablo Varzi. Al apoyar el proyecto del primero concediendo garantía del 6 % sobre su capital a las fábricas que exportasen carne fresca, la Comisión analizó el descenso en el precio de las haciendas. Dos tesis estaban en juego para explicarlo:

"Unos sostienen que dicho descenso se debe a que los mercados tasajeros han disminuído su consumo, disminución que atribuyen principalmente a la abolición de la esclavitud; al cese de las luchas intestinas en las Antillas, luchas que determinaron en cierta época un aumento ficticio en el consumo (ocasionado por la permanencia de los ejércitos que operaban contra la revolución); y finalmente a la competencia de otros países ganaderos, tales como la República Argentina, Río Grande, Méjico, Venezuela y Estados Unidos".

Sin negar por completo la validez de este argumento en lo que se refiere a la competencia extranjera, la Comisión se afiliaba a otra opinión según la cual:

"...el consumo de tasajo, en vez de disminuir, ha aumentado, y que la baja en los precios de nuestras haciendas se debe tan sólo al extraordinario exceso de producción y que este exceso real y verdadero es el resultado del alambrado de los campos, del desarrollo asombroso que ha adquirido en éstos últimos tiempos nuestra industria ganadera, y sobre todo *de la acción benéfica de la paz y afianzamiento de los Poderes Públicos.*

"Esta última es a nuestro juicio, la explicación verdadera del malestar o trastorno que experimenta en la actualidad nuestra ganadería". (22)

De las contradicciones y paradojas de la paz en un país que no había concluído la modernización (ya que del proceso efectuado a medias derivaba la crisis "pletórica") era pues, de lo que se trataba. Si al cercamiento y a la creación del Estado moderno se hubiera unido el mestizaje de las haciendas vacunas, la carne hubiera hallado salida para "el exceso de producción". Pero los ganados, al decir de Daniel Muñoz, seguían siendo en su inmensa mayoría, "conejos con guampas".

La paz había provocado también en los años de los gobiernos militares una afluencia de capitales hacia la campaña y una consiguiente vitalización de la actividad productora:

"*...es un hecho innegable que la plétora de ganados existe, producida en gran parte por los pingües y rápidos lucros que han ofrecido antes de ahora la cría y engorde de los mismos, y que determinó una exagerada y ciega tendencia de los capitales en esa dirección, llegando con el tiempo a producir la situación difícil en que hoy se encuentran las industrias agropecuarias...*" sostenía un hacendado desde las columnas de "La Situación". (23)

Todo ello agravado porque concluído "el comunismo de las tierras con el cierro de los campos", la abundancia de novillos y capones no podía como antes contar con la frontera abierta del vecino poco cuidadoso y con escaso ganado. Ahora todos debían conformarse con las hectáreas deslindadas por el fiel (para el gran propietario) o peligroso alambrado (para el mediano y pequeño estanciero). (24)

2 — La "plétora" como consecuencia del predominio del ganado criollo

Partamos de una afirmación en la que todas las fuentes están de acuerdo: la plétora era una consecuencia de que la carne de los novillos orientales se exportaba en forma de tasajo a dos únicos mercados consumidores: Brasil y Cuba. Ampliar el consumo en estos dos países era posible y se efectuó entre 1882 y 1894, pero a costa de disminuir el precio de la carne y por consiguiente el de las haciendas.

Era el ganado criollo, predominante en el país, el que engendraba "el exceso de producción"; el ganado criollo y la técnica de explotación que utilizaba el estanciero con él. De ambos hechos fue consciente la opinión contemporánea. La solución consistía en alimentar mejor y mestizar a la hacienda. De tal modo se lograría un tipo de novillo que el mercado mundial de carnes absorbería.

Fue la Comisión de Hacienda del Senado integrada por José Pedro Farini, Pedro E. Bauzá y Javier Laviña, la que en la sesión del 16 de noviembre de 1885 expresó las limitaciones del ganado criollo que lo volvían sólo adecuado para tasajo:

"*En primer término, el decrecimiento de valor de nuestra industria pecuaria, reconoce por causa lo mal atendida que está su*

alimentación. El productor de la materia prima emplea pocos brazos en la explotación de su industria, prescindiendo a igual vez del concurso de la fuerza inteligente que derivaría de una división racional. Sus conatos se reducen al sólo objeto de economizar labor, y este ahorro lo reputa como una utilidad, sin detenerse a considerar las ventajas que promete una industria cuando se la somete al régimen compensador que produce y afianza un mayor grado de riqueza...

Nuestros pastos espontáneos, sin duda de condiciones buenas, en general, para el engorde,... en cierta época del año y por efecto de cambio de estación o falta de lluvias, se ofrecen menos abundantes, y entonces no conseguimos que la alimentación sea permanente, cual correspondería para sostener vigorosa en todo tiempo la corriente de exportación de carnes por el sistema que el Proyecto en estudio aconseja [el frigorífico]... *El peso de los animales y la sustancia de sus carnes, cosas ambas que sin un régimen de alimentación se obtienen desfavorables, es a todas luces el punto a resolver como previo...*"

La Comisión opinando en materia muy discutida todavía en la actualidad y sobre la que volveremos, sostuvo que las deficiencias anotadas se debían a:

"*...el ánimo apocado de algunos* [que reputan] *difícil sino imposible el ensayo de procedimientos que conspiren al fin de una alimentación permanente, o por que la desidia de los otros* [juzga] *que su negocio estriba en realizar la mayor suma de animales, como si el número siempre significase la conquista de un mayor provecho*".

Si exigir la mejora de las praderas naturales podía resultar desmedido dicho en 1885, el segundo aspecto sobre el cual la Comisión insistió estaba, tal vez, más al alcance de la mano de los estancieros orientales:

"*A igual vez que la alimentación regimentada, deberá preocuparnos la selección para la cruza con tipos expresamente importados para este fin.*

"*Dícese que el consumo decrece, y sin embargo año por año nuestros saladeros faenan mayor número de cabezas. Lo que decrece es el tipo del valor metálico. y esto proviene, no de tal o cual sistema de elaboración, sino de la condición de las carnes... No es desde luego en la plétora en quién debemos reconocer el origen de la gradual decadencia de los precios, sino en la calidad y corto rendimiento de los animales... Provéase, pues, al perfeccionamiento indispensable de la raza, y antes de mucho tiempo los resultados han de venir a comprobar que el territorio del país destinado a la ganadería puede aún soportar mayor número de animales, en el bien entendido que su cultivo se regimente. Así nos encontraremos aptos para competir en el exterior...*" (25)

Pero los estancieros que impulsaban desde la Cámara el proyecto de ley que acordaba garantías al capital de las empresas frigoríficas, no estaban dispuestos por ahora a modificar el ganado criollo. Y en él, más que en su abundancia, residía el nervio central de la crisis.

Como sostuviera el diputado Carlos Gómez Palacios, el frigorífico era utópico en el Uruguay criollo:

"...Las carnes de Australia y de Nueva Zelandia son las que surten los mercados de Inglaterra y los principales de Europa; y para competir con las carnes de Australia y Nueva Zelandia tenemos que poner nuestros ganados en condiciones en que no se encuentran hoy; tenemos que cruzar las reses (cosa que han hecho los australianos hace tiempo), tenemos que poner el ganado en condiciones de mejora, lo que tardará mucho en verificarse en nuestro país..." (26)

3 — El clima y la ganadería criolla (1888 a 1894)

Una técnica de explotación como la practicada en la estancia de 1890, donde la naturaleza era el factor esencial y la mano del hombre se limitaba a un ordenamiento mínimo, colocaba al hacendado y al país ante situaciones en extremo dependientes de las alteraciones climáticas. Siempre había sucedido así, desde los lejanos días de la Banda Oriental, pero el Uruguay semi-moderno que estamos analizando experimentó algunos cambios que influyeron en esa relación entre producción y clima.

La modificación más importante se refiere a la incorporación del ovino en la década 1860-1870. El ovino aparecía en parte como una variable del valor del ganado vacuno. Desde este ángulo el ovino compensaba económicamente el descenso en el precio de los novillos, siendo la lana el factor que permitía disminuir este impacto. Había sucedido ello en la primera crisis por plétora hacia 1862 y volverá a suceder en este período que estamos analizando. Pero además, y fue el Ingeniero Agr. Esteban Campal quien nos sugirió este otro razonamiento, la explotación conjunta del vacuno y del ovino en el mismo establecimieto —característica típica del Uruguay— actuaba como un seguro contra las variaciones climáticas. Años lluviosos, destructores de la oveja merina, dejaban intacto y aún podían acrecentar la gordura de los novillos. Años de sequía, destructores del vacuno, hacían escasa mella en el ganado lanar. Este seguro funcionó, aunque no eliminó el riesgo ni las pérdidas.

El Uruguay semi-moderno había incorporado otro elemento a su vida rural además del ovino: el cercamiento de los campos. Y desde el punto de vista que estamos exponiendo, el alambramiento —dato moderno— complicaba la relación natural vacuno-aguadas que se había establecido espontáneamente en el país de la pradera abierta. Las sequías de ahora en adelante no sólo se sentirían más sino y sobre todo, desigualmente. Las estancias con buenas aguadas naturales iban a resultar privilegiadas. Los demás hacendados debían contentarse con lo que la naturaleza les brindara, y esto era siempre aleatorio.

Partiendo de estos presupuestos se comprenderá mejor la incidencia que sobre la ganadería tuvieron los fenómenos climáticos desde 1888 a 1894.

La plétora, para hacer más complejo el panorama, recargó los

campos y las variaciones pluviométricas encontraban en ello un terreno bien abonado para producir mortandades. Sin defensas artificiales, todo el país pendía ahora más que nunca de si llovía poco o si llovía demasiado. (*)

Félix Taboada Bayolo, desde la Revista de la Asociación Rural, lo señaló en enero de 1893:

"Los hacendados han cometido tres pecados capitalísimos que tienen su dura e indeclinable sanción en los códigos naturales, y voy a decírselos... Primer pecado; recargo de los campos... Su verdadero interés está en que el ganado se alimente bien, sin que el campo quede arrasado, si el número de animales excede a los pastos disponibles, imposible que aquellos adquieran la gordura deseada, quedando, por otra parte, el campo en estado más lastimoso..."

"Segundo pecado; preterición del riego. Yo no sé como hay persona que se fie de las lluvias cuando se trata de cosa tan árida y precisada de agua como los pastos. Aquellos hacendados que tienen capital interés en que sus campos se repongan en breve plazo de hierbas abundantes y frescas, y descansan tranquilamente en la ayuda y cooperación que las nubes les presten, marchan mal, pero muy mal. No es cosa de ver venir los sucesos, es cuestión de prevenirlos... Muy corto, cortísimo es el número de los que han tenido la previsión de beneficiar las aguas de río o arroyo, o de alumbrar las subterráneas..."

"Tercer pecado; abandono de la regeneración de los pastos. Quién crea que sin nuevas semillas puede variarse la vegetación espontánea del suelo, está en un eror... ¿Cuántos de nuestros estancieros han mejorado los pastos de sus campos? Contadísimos".

"De modo que dejan que el excesivo número de animales talen sus tierras, desprecian el riego, no mejoran ni la calidad ni la cantidad de las hierbas, ¿y se quejan de los rigores de la naturaleza? ¿Qué han hecho en años y años que llevan dedicados a la ganadería?..." (27)

Como en efecto, no habían hecho prácticamente nada, a la crisis que significó la plétora y el descenso en la cotización internacional de los productos derivados de la ganadería, se sumaron las adversidades del clima.

En 1888 y 1889 (y lo sabemos por observaciones realizadas desde el Observatorio de Villa Colón), llovió todos los días del año o poco menos. (28) El ovino lo sufrió. El cálculo más optimista consideraba perdida un 30 % de la existencia lanar del país. (29). Otros más exagerados como el senador Agustín de Castro, hablaron de una mortandad *"de las dos terceras partes de nuestro ganado ovino, y hoy*

(*) De como la plétora había recargado los campos y ya en 1885 de ello sólo resultó una mortandad importante de bovinos, dio cuenta en la Cámara de Representantes el diputado Fleurquin en la sesión del 9 de octubre (pág. 259 del Diario de Sesiones): **"...cueros que... proceden de la aglomeración de ganados en nuestros campos que no habiendo tenido salida en los años anteriores han venido los procreos consiguientes a recargar esos campos y se ha producido la mortandad, nó en los animales pequeños... sino en lo que es más grave, en los otros, en las vacas y en los novillos, que siendo animales de más edad y más cuerpo, necesitan más alimento y sufren más por la falta de pasto".**

no existe en la República más que la tercera parte de lo que existía hace 3 años, salvo la parición feliz que ha habido en el año actual [1891]". (30)

El volumen de la exportación de lana confirma la incidencia grave de las mortandades ovinas. Mientras en 1888 y 1889 la exportación fluctuó entre los 38 y 45 millones de kilos, en los años 1890 y 1891 ella descendió a 21 y 25 millones respectivamente.

Desde 1890 hasta 1893 correspondió el turno a la sequía y por consiguiente al vacuno. Setenta días sin lluvias en 1890, 66 en 1892 y 62 en 1893 son las marcas consignadas por la fuente ya citada. (31)

Daba cuenta "El Siglo" en enero de 1893 de los informes que enviaban los Jefes Políticos de campaña al Ministro de Gobierno Francisco Bauzá sobre los efectos de la seca. De ellos, el más representativo resulta ser el suscripto por Tomás Parallada correspondiente al departamento de Durazno:

"La gran seca y falta de pastos que agobia a este departamento desde hace próximamente un año, amenaza ser, si no lo es ya, una calamidad pública. Se cuentan por millares los animales cuereados y el campesino sigue hoy activamente esa desconsoladora tarea sin la menor esperanza de que el mal pueda evitarse pues la traslación de los ganados se hace casi imposible por la carencia de pasto y agua en los trayectos de comunicación". (32)

Y cuando el invierno comenzó, "La Razón" puso una nota dramática:

"Todas esas osamentas ambulantes que vagan con paso tardo, engañando el hambre con los pastos débiles que empiezan a renacer después de estas primeras lluvias otoñales, están sucumbiendo ya al rigor de los fríos, que sin ser todavía excesivos, son bastante para helar el débil soplo de vitalidad que queda en las pobres reses flacas...

"Como dato demostrativo de las escaseces que ha sufrido la campaña podemos citar un hecho de que tenemos conocimiento personal. Un negociante ambulante, que hace su comercio en una zona ocupada por fuertes hacendados, se ha visto obligado a documentar sus créditos a fin de explicar satisfactoriamente a sus proveedores de la capital el retardo en el arreglo de sus cuentas anuales, y entre esos documentos que hemos tenido a la vista, los hay por valor de $ 200, 100, y hasta de $ 50, firmados por estancieros que tienen rodeos de miles de vacas, y que sin embargo no disponen de dinero para cubrir tan pequeñas deudas". (33)

La previsión se cumplió. El invierno fue devastador:

"Bastará saber que no sale un tren de Montevideo que no lleve cargamentos de pasto y alfalfa, para comprender cuál será la situación de la campaña cuando tiene que proveerse de sus productos naturales, pagándolos a peso de oro para alimentar algunos animales de estimación y de trabajo, mientras todos los demás sucumben por la flacura y los rigores de la estación". (34)

La seca volvíase catastrófica en particular en la zona sur del país, la que se dedicaba de preferencia al inverne para los saladeros. Allí, los hacendados que no poseían en sus campos buenas aguadas bregaron por la suspensión momentánea de los artículos del Código Rural que impedían dejar abandonadas las haciendas en campos del veci-

no, gestionando ante el gobierno la servidumbre de aguadas y pastoreo en los campos linderos con el ofrecimiento de una indemnización. Los Jefes Políticos consultados por el Ministro Francisco Bauzá respondieron favorablemente a ese pedido. La Asociación Rural también consultada apoyó la medida, pero el Gobierno, sin duda más cauto y temeroso de los intereses que se pudieran herir, nombró una Comisión para que dictaminara sobre el problema y aceptó su fallo negativo.

En enero de 1893 se expidieron sus miembros, José L. Terra, Lucas Herrera y Obes, J. Lamarca, Blás Coronel y Sáenz, J. Maza, Andrés Cachón y J. Etcheverry, casi todos ellos grandes estancieros. El antecedente que se podía sentar era peligroso para el inviolable derecho de propiedad privada y las necesidades angustiosas de los hacendados sin buenas aguadas tuvieron que ceder ante la defensa acérrima de este principio. No era cosa que la seca impusiera un retorno al "comunismo de los campos" eliminando al elemento que definió la propiedad: el cerco.

Dijo la Comisión, parcializando a sabiendas la función del cercamiento:

"...no tanto para fijar los límites de la propiedad territorial como para habilitarse a proporcionar a su fuerza creadora el número de sus haciendas y a la vez para mejorarlas por la selección o por la cruza, los estancieros... se han resuelto... a invertir ingentes sumas en el alambrado... y si la medida proyectada hubiese de alcanzarles, habrían por el hecho, perdido los beneficios que tienen el derecho de esperar del empleo de su capital y de su trabajo..." Concluyeron con un reproche a la Asociación Rural, que luego de incitarlos a cercar pretendía ahora eliminar las ventajas del alambrado.

El Gobierno aceptó el criterio de la Comisión y el 3 de enero de 1893 dispuso: "téngase por resolución el presente dictámen". (35)

Martín C. Martínez desde "El Siglo" y con el sugestivo título de "Comunismo rural" fue todavía más explícito en la defensa a ultranza de la sagrada propiedad. Era un principio del cual no convenía apartarse ni ante esta circunstancia de fuerza mayor. Los riesgos de un precedente funesto serían muchos:

"Cualquier vecino que se encuentre con su campo recargado o cuyo campo es malo, o que simplemente quiere usar de esta licencia general para disponer de lo ajeno contra la voluntad de su dueño, no tendrá más que romper un poco el alambrado durante la noche para que sus ganados pasen a engordar en campo ajeno, y el propietario no podría echarlos ni cobrarle..."

"Los más inprevisores serían los más favorecidos y una completa comunidad de campos vendría a establecerse de nuevo en el país, aunque fuera transitoriamente, pero con todos los inconvenientes del desconocimiento de la propiedad..." (36)

Reafirmada la plena vigencia del derecho del propietario, es natural que siguiera a ello el aprovechamiento de la situación por parte de los afortunados (y no previsores, como dijo M. C. Martínez, porque previsores no los había casi en la campaña) estancieros dueños de las escasas aguadas que todavía permanecían en el sur del país. Pastoreos cobrados a precio de oro, contratos de arriendo de pe-

queñas fracciones bien empastadas por 4.6 5 meses suculentamente cobrados, todo ello fue la norma que arruinó a más de un integrante de la clase media rural. (37)

Muchos hacendados supusieron que la seca, al eliminar el problema de la plétora por la mortandad, iba a provocar un ascenso en el precio del ganado. Y para todos esto podía resultar una solución puesto que "el buen precio engorda al novillo" como confesó uno de ellos al redactor de "El Siglo". (38) No sucedió así, sin embargo. Los novillos para saladero que fluctuaron entre $ 13 y $ 16 de 1886 a 1890, se cotizaron entre $ 13 y $ 11 entre 1891 y 1893. La razón es simple. La seca provocó no sólo la disminución de la oferta —hecho que habían observado de inmediato estancieros y saladeristas aunque refiriéndose a él en diferente tono— sino también la disminución del rendimiento en gorduras, carne y peso de los cueros del animal enteco enviado a Tablada. Anotó Daniel Munoz en febrero de 1893: *"...el rendimiento de sebo puede considerarse nulo, debido al mal estado de los ganados en general".* (39)

Corroboró la Compañía Liebig esta impresión. Mientras entre 1886 y 1891 un animal criollo produjo entre 3.33 y 3.57 kilos de extracto de carne, en la zafra 1892-93 sólo produjo k 2.93. La evolución de la producción de sebo por animal es todavía más reveladora. De 1886 a 1891 un novillo rindió de 23 a 21 kilos de sebo, la cifra descendió con brusquedad a 17 kilos en 1892-93 y a 18 en 1893-94. Ello se reflejó en las exportaciones de gorduras vacunas que disminuyeron en los años críticos como se comprueba por nuestros Cuadros Estadísticos.

La falta de ganado en condiciones aptas para ser faenado llegó a ser un motivo de preocupación real para saladeristas y fabricantes de extracto. El Saladero Liebig's que todos los años desde que comenzaba la zafra en los primeros días de enero sólo dejaba de matar el viernes santo, se vio obligado a suspenderla el 10 de enero del año 1893 y no la pudo reanudar hasta comienzos del mes entrante, teniendo que enviar troperos a Entre Ríos para obtener ganado en esa provincia argentina. (40)

Los cálculos más equilibrados realizados en la Revista Comercial de "El Siglo", apreciaban la mortandad del ganado vacuno por efecto de la sequía 1892-1893 en 800.000 cabezas, un 10 % de la existencia (41) La exportación de cueros en esos años acusa, en efecto, un aumento considerable. Doscientos mil cueros más por año en relación a cifras que podían considerarse normales, siempre habían sido en el Uruguay criollo una prueba de revoluciones y matanzas aceleradas por parte de los propietarios para escapar a sus efectos. En este caso, el hacendado tradicionalista y hostil a modificar su técnica de explotación, experimentó cómo no bastaba el orden para asegurar la producción. Era necesario, además de dominar el gauchaje y sus caudillos levantiscos, dominar la naturaleza. Pero eso requería inversiones y por diversos motivos ellas no se efectuaron.

El ovino, sin embargo, se mantuvo como firme escudo contra la sequía que diezmó al ganado mayor. El Jefe Político del departamento más merinizado del país, Flores, acotó en marzo de 1893: *"En cuanto al ganado ovino en general su estado es satisfactorio, no sien-*

do del caso explicar por ser por demás conocidas, las causas que favorecen al ganado lanar aún en épocas de completa escasez de pasto". (42)

La compensación a la que aludiéramos al comienzo de este parágrafo se demostraba útil y rentable al país y sus hacendados. Pero ella no evitaba la crisis, simplemente disminuía sus contornos más agudos.

Si la plétora no había podido compensar el descenso del precio de nuestros productos en el mercado internacional (y en algún caso caso como el del tasajo incluso pudo haberlo provocado), la disminución de las existencias que hemos anotado acentuó la crisis del Uruguay rural. Muchos en el país comenzaban a comprender que produciendo mucho o produciendo poco, la situación de dependencia del mercado exterior era el talón de Aquiles de nuestra economía. En última instancia nuestro destino no se decidía dentro de fronteras. Las normas se dictaban donde se negociaban las lanas (Amberes, Havre, Liverpool) o los cueros (Boston, Nueva York, Liverpool, Londres).

Capítulo III
Causas de la crisis ganadera: la competencia argentina y los mercados tasajeros

1 — La competencia argentina

La competencia de la ganadería argentina se sumó a nuestro propia plétora para dificultar la exportación del tasajo oriental.

Mientras entre 1881 y 1884 la faena saladeril argentina fluctuó alrededor de 315.000 a 430.000 cabezas bovinas, en 1885 se elevó a 610.000 y en 1886 alcanzó casi las 500.000, un 30 % del total general de la matanza saladeril en las tres regiones productoras (Uruguay, Argentina y Río Grande). En 1887 y 1888, ante la clausura de los puertos brasileños en 1887, descendió a 320.000 y 460.000 respectivamente (efecto que también sufrimos nosotros). Luego de esos dos años, el ascenso fue ininterrumpido hasta 1895 inclusive.

La matanza se situó entre 844.000 cabezas (1891: año máximo) y 630.000 (1894: año mínimo). Más revelador todavía es el porcentaje de participación en la faena global comparado con el mismo índice para nuestro país. Si en el período 1886-1888 los saladeros de Buenos Aires y Entre Ríos faenaron de un 28 a un 30 % del total, de 1889 a 1893 su participación fue de un 37 a un 43 %.

Los saladeros uruguayos (que incluían la Fábrica Liebig de extracto de carne y conservas no vinculada al mercado tasajero y con una matanza estimable), de 1886 a 1888 habían faenado de un 43 a un 47 % del total para descender de 1889 a 1893 a un 31 y 37 %, siendo el año más crítico el de 1891, precisamente el de mayor matanza para los argentinos. Sólo con la referencia de estas cifras (43) creemos probada la incidencia de la competencia en la crisis que nuestro tasajo soportó. Luego de 1895, como ya anotáramos, los hechos cambiaron a nuestro favor.

Debe aclararse, empero, que en volúmenes de matanza, la situación de los saladeros uruguayos no fue tan crítica. De hecho la faena se mantuvo entre 1886 y 1889 en las 700.000 cabezas (excepción hecha del año crítico 1887) y descendió a 600.000 entre 1890 y

1892 para luego recuperarse en 1893. Por lo que fue en particular en los años 1890, 1891 y 1892 que la influencia argentina se hizo notar mas, aunque sin alcanzar proporciones catastróficas.

Cuando el 25 de mayo de 1879 el general Julio A. Roca celebró en el Río Negro la derrota del indio y la fiesta argentina, incorporando 400.000 kilómetros cuadrados a la explotación ganadera, los saladeristas uruguayos debieron sentir un escozor pues también se estaba jugando su destino. (44) Los 5 millones de vacunos de la provincia de Buenos Aires en 1881 se transformaron ante la conquista del desierto en casi 9 millones en 1888. Buenos Aires "...*ha virado su atención hacia el vacuno, acordando preferencia a su cría y descargando parte de sus campos antes destinados a la oveja sobre las zonas limítrofes de Córdoba, Santa Fe, y Entre Ríos, pero especialmente sobre los territorios de La Pampa y Río Negro*" (45)

Aumento del área ganadera y de la producción vacuna, elevación de la faena saladeril, he ahí los términos de la ecuación favorable a la republica vecina.

En agosto de 1889 Benjamín Martínez desde la Revista de la Asociación Rural advertía ya sobre las causas del crecimiento argentino:

"*El ganado ha aumentado enormemente en la provincia* [de Buenos Aires] *y es cosa segura que va a aumentar en grandes proporciones en los años siguientes; las estancias formadas en los miles de leguas arrebatadas hace tan poco al salvaje y ahora pobladas de centenares de miles de vacas, empiezan a enviar sus primeros frutos de cuatro patas..., es como si un nuevo país ganadero hubiese surgido de las entrañas de la pampa*". (46)

En efecto, era como si un nuevo país hubiera nacido dedicado a la ganadería y para dificultar las cosas más aún a los saladeristas y estancieros orientales, un país que trabajaba con un régimen monetario con base papel y no oro como lo debían hacer ellos. Eduardo Acevedo desde las columnas de "El Siglo" explicó esta ventaja suplementaria de la competencia:

"*La influencia de este factor financiero la veíamos palpable en una carta de un importante consignatario brasilero de carnes que escribía a su comitente de acá, que los de su gremio estaban a veces en completa tortura, entre las instrucciones de Montevideo de no apresurar venta y aguardar mejora de precio, y las encontradas de Buenos Aires de precipitar las ventas, reputando bueno el mercado. Es que el cambio argentino hacía siempre excelente la venta, para los saladeristas que habían pagado menos el ganado porque lo compraban a papel*". (47) Posición con la que concidía el Dr. Ernesto Frías en su conferencia de setiembre de 1892 leída en la Asociación Rural: "*En verdad que mucho ha influído para este aumento* [el de la competencia argentina] *la depreciación del papel que permite a los estancieros argentinos vender a muy buenos precios, los que, si bien son a papel, en cambio pagan ellos a papel los gastos de administración de sus estancias y sus deudas a los Bancos*". (48)

Aunque sobre este tema volveremos, no cabe duda que existió una ventaja para el saladerista de la vecina orilla en su régimen monetario si se le comparaba con el nuestro. Como se trataba de co-

merciar con el Brasil, país que poseía también un papel moneda fluctuante y depreciado por estos años, los productores uruguayos no tenían ni flexibilidad (que la estable moneda oro no concedía), ni posibilidades tan variadas de adecuación en sus poco cambiantes factores de costo. El patrón oro encarecía todos los elementos de producción en el Uruguay, así como el papel moneda los disminuía en la Argentina, y esto era importante cuando se trataba con una plaza también ella a papel moneda, la brasileña.

2 — El mercado tasajero brasileño: imprevisible y hostil

La característica más notoria de nuestro principal comprador de carne tasajo, el Brasil, fue su imprevisibilidad.

De 1881 a 1883 exportamos entre 20 y 21 millones de kilos. En 1884, 29, pero en 1885 sólo 19. En 1886 alcanzamos los 30 millones. En 1887 ante la clausura de los puertos del Imperio sólo exportamos 12 millones. En 1888 parte de la producción estancada en nuestros puertos y la nueva de la zafra anual no llegaron a compensar la pérdida del año crítico por cuanto no sobrepasamos los 30 millones.

Entre los años 1889 y 1891 de nuevo hay un descenso que nos situó entre 26 y 22 millones de kilos. En 1892 y 1893 volvemos a alcanzar y hasta sobrepasar la cifra de 30 millones y en 1894 se abre un promisorio ciclo: 47 millones de kilos de tasajo llegan al Brasil desde los saladeros orientales.

De lo que resulta que entre 1887 y 1891 la exportación no alcanzó el nivel normal del período (30 millones) aunque fue siempre superior (excepto en 1887) a la media registrada a principios de la década de 1880. Una 1ra. conclusión que luego fundamentaremos con otras fuentes documentales: el consumo del producto no disminuyó en el Brasil. Si a pesar de la fortísima competencia argentina y sus crecientes saldos enviados al Imperio y del relativo aumento de la matanza en Río Grande, el Uruguay pudo mantener aunque con dificultades un volumen superior al de los años 1880, los brasileños, es de toda evidencia, cada vez compraban más tasajo.

Una segunda conclusión se impone aunque sea reiterativa de lo ya expuesto: la variabilidad de las compras brasileñas y su descenso en algunos años (1887 a 1891) tornaron crítica a la llamada "plétora" bovina. No debemos olvidar que el mercado brasileño era el principal para nuestras carnes. Durante todo el período estudiado (1886 a 1894) el Imperio absorbió entre el 62 y el 85 % de nuestra producción (si dejamos de lado el excepcional año de 1887). Incluso estos guarismos pueden resultar artificialmente bajos. Desde 1891 el puerto de Buenos Aires, funcionando en mejores condiciones técnicas y económicas que el nuestro, comenzó a exportar una cantidad creciente de tasajo oriental, cifra que osciló entre el 6 y el 13 % del volumen total, y como la República Argentina no consumía nues-

tro tasajo sino que ella misma elaboraba el suyo, este porcentaje deberá agregarse a los envíos realizados a Brasil y Cuba. (49)

Las oscilaciones son el hecho a destacar, el que tornaba azarosísimo el planteo del negocio saladeril y toda planificación de futuro en el mismo. Por otra parte el aumento inconstante no llegó a compensar la mayor existencia de haciendas.

* * *

Cuando el 13 de mayo de 1888 el Imperio decretó la abolición de la esclavitud (y su propia muerte política), muchos productores uruguayos creyeron que con ella se sellaba la suerte del tasajo. Ya "El Telégrafo Marítimo" había editorializado en noviembre de 1887, cuando el proceso de la abolición estaba en pleno curso, sosteniendo:

"... [la crisis de la industria saladeril] *poco a poco se irá acentuando a medida que las condiciones de la población esclava del Imperio se vayan modificando con su libertad. Ya hemos hablado de esto en artículos anteriores y vemos que nuestro colega A Patria en su número de ayer opinando como nosotros dice "La carne seca es preciso que sea expulsada del Imperio el mismo día en que desapareciere de la matrícula general el último brasilero esclavo"... El Brasil... piensa sabiamente en establecer colonias a las orillas de sus grandes ríos y a los costados de los ferrocarriles para irlas llenando con los nuevos hombres libres cuyas cadenas de esclavitud van a ser rotas para siempre. Esos esclavos, convertidos en agricultores, sacando de la madre tierra alimentos mucho más frescos, más apetitosos y más saludables, van a abandonar necesariamente el tasajo y por consecuencia el último mercado que nos queda para esa industria nos irá faltando, y acabará por cerrársenos... Es un alimento que está destinado a desaparecer..."* (50)

"La Razón" de abril de 1890 coincidió al opinar ya producida la abolición de la esclavitud, que *"si era la base de la alimentación de los esclavos, los libertos de hoy no lo admiten en esas condiciones".* (51)

Y sin embargo nada de esto sucedió, por lo menos de inmediato. Cuando se produjo la abolición en 1888 todos los saladeros de las tres grandes regiones productoras faenaron 1.650.000 cabezas y hasta 1894 la faena osciló entre 1.800.000 y 2.000.000 de cabezas. Había ocurrido lo contrario de lo previsto: aumentó el consumo.

Personalidades menos acostumbradas a teorizar que los redactores de "La Razón" y "El Telégrafo Marítimo" comprendieron lo que iba en efecto a ocurrir. Conrado Hughes en 1885, (52), Benjamín Martínez en 1889 (53) y Martín C. Martínez en 1892 (54), desde la Revista de la Asociación Rural o la prensa montevideana, interpretaron más fielmente la realidad social brasileña.

En efecto, no se trataba de que abolida la esclavitud la situación social y económica del negro fuera a cambiar tan radicalmente como había cambiado su situación jurídica. Negro pobre y negro esclavo iban a ser por muchos años términos sinónimos y era la pobreza más que la esclavitud el elemento fundamental para explicar el consumo del tasajo. Convertido en hábito alimenticio, difícil de desterrar de

la noche a la mañana por lo tanto, el tasajo no era en el Brasil de 1890 símbolo de esclavitud sino de pobreza. Es más, podía sostenerse como lo sostuvo Benjamín Martínez que "*...el consumo... del Brasil, lejos de decrecer, aumenta con la inmigración que quiere carne aunque sea salada y con la liberación de los esclavos, pues ya el negro no se sujeta a la ración congrua que le marcaba el amo*".

Es claro que cuando sobrevinieran, coaligadas, una elevación del nivel de vida en el Brasil a la vez que un perfeccionamiento de la producción de carnes frescas que las tornara más accesibles a las clases menos pudientes, el tasajo desaparecería. Pero ello no ocurrió en los años estudiados.

* * *

El aumento del consumo no benefició a los saladeros orientales, sino a los argentinos; y en la medida en que el propio Imperio hostilizaba la producción platina, a los riograndenses. La evolución del precio del tasajo (55) fue otro elemento negativo para saladeristas y estancieros orientales. Los valores de los años 1886 a 1887 promediados alcanzan un precio por quintal de $ 4.30; entre 1888 y 1891 el valor promediado desciende a $ 3.75 y en 1892 de nuevo un descenso a $ 3.10.

Observadores como el Dr. Ernestro Frías (56) sostuvieron que los precios no habían descendido basándose en las cotizaciones de los mercados brasileños, pero ellas falseaban el problema pues eran ofrecidas en reis, moneda en permanente depreciación, siendo el alza en papel un elemento que no compensaba a los saladeristas uruguayos que pagaban todos sus gastos a oro. Podían tal vez compensar esas alzas al saladerista argentino con moneda también en constante depreciación, como ya adelantáramos. (*)

Explicando el descenso de la faena saladeril en el año 1891, escribió Eduardo Acevedo en "El Siglo":

"*...las violentas oscilaciones del cambio brasilero contienen el entusiasmo del saladerista, obligándole a cerrar sus bolsas no suficientemente repletas. La libra esterlina vale hoy en Río Janeiro* 13.700 *reis; pero dentro de* 15 *días es posible que valga* 13.800 *o más todavía. Pues bien, el que ordena la compra de haciendas e inicia sus faenas bajo la base del cambio a* 13.700 *reis, corre el peligro de encontrarse al remesar su tasajo a Río con un mercado de fisonomía bien distinta de la calculada. Toda depreciación del papel moneda*

(*) "El Siglo" del 1º de enero de 1896 comentó un artículo del "Jornal Do Comercio" de Río de Janeiro en el cual se señalaba que desde 1889 a 1893 el tasajo había aumentado de 290 reis el kilo a 730 reis. Pero como advertía nuestro diario "**...el cambio brasilero ha ido cayendo constantemente desde 27 peniques hasta 9 y pico que es el tipo que rige actualmente. Quiere decir entonces que la depreciación de la moneda alcanza a un 300 %, casi lo mismo que los billetes argentinos. Esa constante depreciación de la moneda que reciben los saladeristas en pago de sus carnes... anula los efectos de la suba...**" Cabe agregar que el ascenso del tasajo en reis papel fue de un 150 % mientras la depreciación monetaria alcanzó el 300 %, por lo que, para el saladerista oriental que pagaba a oro sus gastos, incluyendo el ganado, el precio había descendido. Para el argentino en cambio, como también su papel moneda se depreció al igual que el brasileño, el negocio ofrecía buenas utilidades.

brasilero, que eleva las libras esterlinas, obliga a levantar el precio del tasajo proporcionalmente a la depreciación del medio circulante. Entre tanto, esa suba obligada origina como es lógico, cierta restricción en los consumos, desde que un artículo que se encarece se coloca más lejos del alcance de los bolsillos." (57)

Precios con tendencias claras a la baja y permanente azar en los cambios obraban como "*...un golpe de maza sobre los saladeristas... Desde que las carnes se venden en Río Janeiro a papel basta que éste se deprima, para que la oscilación vuelva ruinoso el negocio mejor combinado...*" (58)

* * *

Otro factor alteró la situación del tasajo oriental en el mercado brasileño: la política proteccionista que el Imperio inició y la República luego de 1889 no hizo más que acentuar.

Crecientes necesidades fiscales ante una deuda pública tan pesada como la nuestra; interés de los saladeristas riograndenses por competir mejor dentro de su propio mercado interno; arma de presión de la política brasileña para lograr que la Argentina eliminara las barreras aduaneras a su azúcar; concesiones arrancadas por el principal comprador, los Estados Unidos, en detrimento de la producción platina; este cúmulo de factores explica las medidas proteccionistas del Brasil. (59)

La Provincia de Río Grande del Sur siempre había sido tratada con particulares consideraciones por el gobierno central. Los movimientos revolucionarios y aún separatistas que renacían a cada instante en ella podían hallar en una situación económica crítica un caldo de cultivo que era mejor evitar. Aún cuando el consumidor de la capital o del nordeste tuviera que pagar más caro su alimento, ese riesgo no contaba frente a la necesidad de aquietar al levastisco "gaúcho". Los diarios de la Provincia insistían en la competencia platina y pintaban con colores muy oscuros la situación económica de Rio Grande:

"*Es muy seria la crisis que atraviesa la Provincia. La fortuna privada disminuyó mucho y muchos millones de reis con la emancipación de su esclavatura...; todas las industrias desfallecen por falta de salida de sus mercaderías; los precios ínfimos de los efectos del ganado vacuno amenazan seriamente el valor de los campos, la exportación sobrecargada con los derechos del 13%, tiene la concurrencia de las Repúblicas del Plata, que exportan libre de derechos...*" Párrafos como éste del "Correio Mercantil" de Pelotas eran corrientes en la prensa riograndense. (60)

Por lo demás la era de proteccionismo y la guerra de tarifas se había acentuado en el mundo capitalista y ese ejemplo era cuidadosamente meditado en los países dependientes. La ley Mac Kinley en los Estados Unidos (1890), la tarifa Méline en Francia (1892), la liga comercial de la Triple Alianza (Alemania, Austria-Hungría e Italia) fueron señalados en el propio año de 1892 por Martín C. Martínez como tendencias de la economía mundial con las que había que contar para no ser tomados de sorpresa. (61)

Una pequeña guerra de tarifas se iniciaba también en el Plata. Señalaba "El Telégrafo Marítimo en 1887:"

"La desmedida protección, especie de incubación artificial de la industria azucarera en Santiago, Tucumán y Salta, gravando la importación de este artículo con un derecho específico uniforme que por su elevación es casi un derecho prohibitivo para otros de calidad más inferior, ha dado lugar a que el Brasil, atacado en los puntos más sensibles de la industria principal de sus provincias septentrionales, aproveche toda emergencia a fin de dañarnos certera y hondamente en la única industria sobre la cual gran parte de la riqueza argentina ha fundado su maravilloso desarrollo..."

"Para la República Argentina el mal es grave, pero no irremediable; para el Estado Oriental puede ser de fatales consecuencias. Los saladeros establecidos en la costa argentina tienen la especialidad de las carnes preparadas para Cuba... Para la industria oriental el caso es aún más angustioso. En los saladeros establecidos sobre el Uruguay... [la hacienda] *se aplica a la elaboración de tasajo cuyo único mercado es el Brasil".* (62)

Como sostuvo Eduardo Acevedo en agosto de 1890: "En la represalia tomada por el Brasil, elevando los derechos al tasajo, hemos venido a pagar el pato nosotros". (63) Los telegramas de la Agencia Havas daban cuenta pormenorizada de las medidas de represalia brasileñas (64). El asunto se estaba convirtiendo en una auténtica guerra tarifaria en que al Uruguay no le cabía mucha responsabilidad aunque sí una: competir con Río Grande del Sur.

"La Razón" decía que debíamos obrar de común acuerdo con la República Argentina y ofrecer un frente único en las negociaciones de un tratado de comercio con Brasil, amenazando nosotros también con medidas de represalia que podían perjudicar al Imperio (impedir la exportación del ganado oriental en pie por la frontera, gravar todavía más los tabacos y azúcares, etc.).La mayoría de la prensa donde el interés de los comerciantes, saladeristas y estancieros predominaba ("El Siglo", "El Telégrafo Marítimo"), se pronunciaba por reeditar una versión moderna de los tratados firmados por Andrés Lamas en 1857 y negociar solos con el Brasil, ya que los intereses de las dos Repúblicas del Plata no coincidían: la República Argentina tenía una industria azucarera y tabacalera que proteger y los orientales ninguna. Tal posición fue defendida por Martín C. Martínez en 1892 (65) y por el redactor de "El Telégrafo Marítimo" en 1887:

"Nuestro colega "La Razón" no está por la acción particular de la República, quiere ocurrir a la acción conjunta con la Argentina para combatir las dificultades que hoy nos propone el Brasil".

"Ese sistema no respondería a las conveniencias Orientales. Si alguna alianza o ligazón comercial ha de contraer este país, esa ligazón ha de tener lugar con el Brasil y no con la Argentina; y la razón es muy sencilla: en relación a nuestra pequeñez, tenemos mucho que cambiar con el primero y nada con la segunda. La Argentina puede y debe recargar los azúcares sin excluir los brasileros, para proteger su industria, y el Brasil podría y debería también recargar las carnes argentinas con objeto análogo, mientras que nosotros podemos y debemos favorecer los artículos brasileros para conseguir

en cambio que el Brasil favorezca los nuestros, concesión que puede lícitamente hacer aunque limite algo una industria suya análoga, porque mucho más tendría que limitarla si nosotros le negáramos nuestro concurso en ganado". (66)

Lo cierto es que no se firmó ningún tratado de comercio con el Brasil. Ese país conocía perfectamente cuál era el grupo dominante en las decisiones que tomaba el Gobierno Oriental: los estancieros. El arma única del Uruguay —impedir el pasaje del ganado en pie para los saladeros de Río Grande— hería el interés de la clase alta rural fronteriza y el Gobierno nunca se decidió a utilizarla. Los saladeros riograndenses podían seguir faenando ganado uruguayo mientras los saladeros orientales debían pagar cada vez más crecidos impuestos aduaneros en los puertos brasileños.

* * *

A fines de 1886 una epidemia de cólera afectó Buenos Aires. En diciembre el Gobierno Oriental decidió adoptar, aconsejado por la Junta de Higiene, un régimen de absoluta incomunicación con el territorio argentino. Aparte de los motivos sanitarios obvios, la prensa insistió en que la medida fuera también decretada para proteger nuestro tasajo ante una clausura brasileña de puertos, cosa que ya estaba aconteciendo con el tasajo argentino .(67) Pero el contagio se produjo "por lo menos en forma de casos sospechosos en el Asilo de Mendigos y sus alrededores de la Unión y también en Fray Bentos". (68) En verdad parece cierta la epidemia, aunque sin que ella hubiera revestido suma gravedad, pudiendo señalar el "Boletín Sanitario Oficial" el 28 de febrero de 1887 que "durante las últimas 48 horas... no ha ocurrido novedad alguna de cólera". (69) Sin embargo el Gobierno brasileño clausuró sus puertos al tasajo oriental.

La faena de los saladeros se paralizó de inmediato (70). El 11 de marzo se conoció en Montevideo una resolución de la Junta de Sanidad del Imperio por la cual *"no siendo posible distinguir la carne beneficiada en el Río de la Plata durante la epidemia reinante de la beneficiada después, decretan que quedan cerrados los puertos del Imperio para todas las carnes del Río de la Plata".* (71) El círculo se cerró. En los hechos el 70% de la zafra quedó sin colocación. Los embarques experimentales a Cuba procuraron paliar la situación pero no dieron todo el resultado esperado. El Brasil, según la totalidad de la prensa montevideana, había dado un golpe de gracia a la industria saladeril rioplatense en beneficio de la riograndense. La angustia ganaba a todos los sectores de la nación: estancieros, saladeristas, comerciantes, obreros inactivos, y los rumores sobre la próxima reapertura indicaban más un deseo inconsciente que una efectiva medida brasileña. (72)

En el Brasil la primera consecuencia advertida fue el aumento en la faena riograndense, de 300.000 cabezas en los años anteriores, a 400.000 en ese año. (73)

"Según un colega bonaerense, para el vecino Imperio han pasado en los últimos días más de 10.000 cabezas, destinadas a los saladeros de Pelotas, Porto Alegre y otros puntos de la frontera. Sólo

del puerto de Río Grande ha salido en los primeros diez días del mes corriente [junio de 1887], *16 buques cargados de tasajo con destino a Río Janeiro, Pernambuco y Bahía. Los saladeros brasileros están activando sus faenas a toda prisa. No hay memoria de tan grande movimiento en la provincia fronteriza".*

Y el hecho que amargaba a los saladeristas orientales: *"Cartas de allí dicen que en los últimos meses se han levantado fortunas sobre la especulación del tasajo".* (74)

Pero si saladeristas y estancieros riograndenses prosperaron (y con seguridad que nuestros hacendados fronterizos también, ya que la demanda por ganados uruguayos en Cerro Largo, Rivera, Treinta y Tres y Rocha fue muy crecida en 1887 y 1888) (75), no sucedió lo mismo en otras partes del inmenso Imperio. Río Grande del Sur no podía pretender abastecer de buenas a primeras las necesidades de toda la población brasileña cuando hasta ese momento apenas si había contribuído con un 25%. "La Razón" anunció ya en marzo de 1887:

"Llegan... constantemente noticias que nos anuncias el encarecimiento notable de la nutrición del elemento servil, envueltas en las quejas que levanta, entre los propietarios de ingenios... la exclusión inmotivada de las carnes del Plata".

Cualesquiera fuesen las motivaciones del Brasil al tomar la medida de clausurar sus puertos a las procedencias rioplatenses, lo cierto es que las dificultades de todas las partes (los tres países en juego) probaban cierta complementación económica. El Brasil nos necesitaba para alimentar a sus pobres y poder ofrecer una zafra azucarera y cafetalera a bajo costo, nosotros a él para colocar la carne de nuestros modestos y flacos novillos.

Contando con informes favorables de la Facultad de Medicina que declaraban que el tasajo no podía contener el bacilo en cuestión (76), la labor diplomática de Carlos María Ramírez en Río de Janeiro se vió facilitada y el 22 de noviembre de 1887 las tres naciones firmaron una Convención Sanitaria. (77) Por ella, luego de fijarse los regímenes de cuarentenas a imponer a los navíos y de comprometerse los tres países a no rechazar navío alguno cualquiera que fuese el estado sanitario de a bordo, volvían a abrirse los puertos del Imperio. Es de notar que el Brasil también salió gananciosо en el aspecto sanitario pues, como lo señaló la Revista de la Asociación Rural en agosto de 1889, *"se aseguró contra las clausuras de los puertos del Río de la Plata a sus procedencias que invariablemente todos los años se decretaban al recrudecer en el Imperio la fiebre amarilla".* (78)

Bien valía el cólera un poco de fiebre amarilla con tal que los puertos se abrieran al tasajo.

El doctor Carlos María Ramírez, nuestro Ministro en la corte de Pedro II, fue homenajeado el 29 de diciembre a la una de la tarde por más de cien personas que saliendo de la Bolsa de Comercio lo fueron a buscar a su domicilio. Comerciantes y saladeristas le expresaron gratitud:

"El Ministro Ramírez visiblemente conmovido agradeció la prueba de estimación, expresando que la gloria de la jornada li-

brada en Río de Janeiro se debía en primer lugar al sabio Arechavaleta que era quién había demostrado científicamente la invulnerabilidad del tasajo a los gérmenes micróbicos, y que por consiguiente era el verdadero acreedor a la gratitud del comercio y de los saladeristas. La comitiva después de las manifestaciones consiguientes se retiró complacida..." (79), ¿qué duda cabe? ante la posibilidad de reanudar los negocios. La caballerosidad del Ministro Ramírez hacia el sabio Arechavaleta no podía ocultar sin embargo, la presión de los propietarios de ingenios tal vez más efectiva en el ánimo del Gabinete imperial que los análisis de laboratorio. En el interín, el país había perdido unos cuantos millones de pesos (cuatro o cinco tal vez, en un total de 25 millones como valor promedio de las exportaciones en los tres años 1886 a 1888) pero seguía entregado con alegría e inconsciencia al juego de la Bolsa y los empréstitos en la City. Tiempo habría para despertar. Porque la crisis había puesto de relieve lo endeble de una economía que exportaba sus carnes casi a un único mercado, mercado que a su vez tenía una región productora del mismo artículo que nosotros elaborábamos.

* * *

Los saladeristas riograndenses que ya no podían confiar en su aliado "micróbico" presionaron a su Gobierno para que elevara los impuestos al tasajo platense. Ello fue concedido. Antes de la crisis de 1887 se abonaban 33 reis por kilogramo lo que equivalía a 66 centésimos por quintal ó 99 centésimos por animal faenado. El derecho fue algo más que duplicado. Se subió a 73 seis por kilogramo o sea $ 1.46 por quintal (o, de acuerdo al rendimiento del novillo, $ 2.19 por cabeza). (80)

Ya en 1889 era visible para los periodistas orientales que "*El peligro de muerte más inminente que se ve para esa industria* [la saladeril], *viene, sin la menor duda, de la actitud que observan respecto a ella los estadistas del Imperio vecino. Esa exageración en el valor de los aforos para el tasajo del Río de la Plata... quizá no sea otra cosa que la continuación en otro terreno de aquella clausura de puertos que decretó el gobierno del Brasil... bajo la influencia de Cotegipe*". (81)

Los estancieros a su vez se alarmaban:

"*El impuesto que está pagando la República Oriental al Brasil por sus exportaciones de charque, toma cada vez proporciones más exhorbitantes y es una de las causas principales que actúan en la depreciación de los ganados*".

"*Muévenos a volver sobre este tema la exposición de los importadores de tasajo del Río de la Plata de Río de Janeiro... la que viene a denunciar oficialmente y a comprobar con cifras irrefutables el tratamiento desigual, y podríamos decir hostil, que nuestra principal producción recibe en las aduanas brasileras*".

En 1889 el derecho había subido de nuevo pues la Aduana brasileña elevó el aforo del tasajo de una manera bastante original:

"*El aforo aduanero en el Brasil como en todas partes, es menor que el precio real... Pero esta regla general sufre excepción...*

tratándose del tasajo platino el aforo de la Aduana brasilera es de 350 reis el kilo, en tanto que el precio corriente del artículo no es, término medio, sino de 265 reis... El resultado de este alto aforo es el de casi duplicar el impuesto. Hoy se cobran en las aduanas del Imperio 63 reis por cada kilo de tasajo" (83). (*)

A pesar de las gestiones de los importadores cariocas y de las de nuestros propios saladeristas, la tarifa de avalúos no fue revisada. Al fin y al cabo el Brasil, además de tener que proteger su industria, vivía por estos años una crisis financiera similar a la uruguaya y los recursos aduaneros eran esenciales para cumplir a satisfacción con los acreedores extranjeros. Que entre el estanciero y el saladerista uruguayo, hermanados extrañamente al negro pobre del Nordeste se pagaran los títulos de los empréstitos en Londres, era una de esas paradojas que solamente la dependencia económica de América Latina permite explicar.

Los saladeros riograndenses mientras tanto, al amparo de la protección aduanera aumentaban tímidamente sus faenas. Faltábanles algunos elementos que serán analizados más adelante, al estudiar la exportación de ganado en pie hacia el Brasil. La marca de 1887 no la volvieron a lograr sino en 1890 y desde ese momento hasta que la revolución los aniquiló, 1893, el ascenso fue continuo aunque nunca pudo compararse al de la temible competencia argentina. (84)

* * *

Resumiendo: entre los años 1885 y 1890 el problema más grave fue para los saladeros orientales el de la variabilidad del mercado brasileño, ocasionada por la competencia argentina y la clausura de los puertos del Imperio en 1887. A partir de 1887 pasó también a tener gravitación el proteccionismo aduanero y sobre todo el descenso en el precio del tasajo, íntimamente vinculado al aumento de la matanza global de todos los saladeros de las tres regiones y a la crisis que luego de 1889 envolvió al Brasil.

3 — Crisis en la exportación del tasajo oriental a Cuba

La evolución de nuestras exportaciones tasajeras a la Isla de Cuba (que comprendía también, bajo la jurisdicción española, a Puerto Rico), indica una seria disminución en los años que estamos considerando.

De 1881 a 1884 las Antillas españolas absorbieron entre 6 y 10

(*) La aparente anomalía de señalar en 1887 un derecho de 73 reis por kilogramo y en 1889 uno de 63 reis y sostener nosotros que en 1889 se abonó más en impuestos que en 1887, se entiende al saberse que en los 73 reis de 1887 están incluídos todos los impuestos que se pagaban en el Brasil y no sólo de importación. O sea que a la cifra de 1889 habría que sumar una cantidad que no podemos precisar con exactitud, correspondiente a esos otros derechos.

millones de kilos; en 1885 y 1886 sólo 2 y 4 millones; en 1887 y 1888 los saladeristas ante la clausura de los puertos brasileños forzaron las ventas (a costa del precio) y se colocó en las Islas 9 y 6 millones respectivamente. Pero de 1889 a 1891 la cifra descendió a unos 2 ó 3 millones. Los dos años de la sequía, por las características especiales que revestía el llamado tasajo habanero, asistieron a un pequeño aumento (en 1892, 6, en 1893, 4 millones) pero en 1894 se volvió de nuevo a la cantidad que parecía señalar la norma: 2 millones y medio de kilos. La tendencia al descenso era marcada y los años de excepción se explican por dificultades externas (clausura de los puertos en Brasil) o internas (seca y enflaquecimiento de los novillos). (85)

Los saladeristas del litoral uruguayo —más interesados que los montevideanos en este comercio —expusieron en 1887 las causas de esta disminución de las compras cubanas:

"Varias son las causas que han contribuído a esta disminución progresiva: la libertad de los esclavos, las frecuentes crisis económicas que ha soportado Cuba, debido a la desvalorización de alguno de sus principales productos, el aumento del ganado vacuno en esta Antilla a medida que disminuyeron las insurrecciones, extendiéndose de consiguiente el consumo interno de carnes frescas; y la elevación relativa del precio del tasajo en los países productores, sobre lo que valía en años anteriores".

"Debemos agregar que por los datos extractados de la Memoria presentada en 1884 por la Dirección General de Agricultura al Congreso de ganaderos norteamericanos... se viene en conocimiento de "que Cuba toma de Estados Unidos ganado del tipo español y a bajo precio", así se explica que los Estados Unidos al proyectar con España el tratado de comercio, establecieran amplias franquicias para la importación de carnes saladas en Cuba. Puerto Rico que llegó a consumir en algún año hasta 200.000 *quintales, figura por unos* 35.000 *en la exportación de* 1883. *Tal es la situación del comercio de carnes en las Antillas".*

El redactor de estas líneas por cuenta de los saladeristas, el Dr. Carlos María de Pena, insistió en dos elementos esenciales: las dificultades económicas internas de Cuba y Puerto Rico para colocar a precios remuneradores su producción de azúcar y tabaco y las preferencias que la potencia colonial, España, se vió forzada a otorgar al principal consumidor de la producción antillana: los Estados Unidos.

En efecto, también los estancieros se alarmaron en 1885 cuando se conoció el texto del proyectado tratado de comercio entre España y los Estados Unidos. Este último país recibiría libre de derechos los azúcares, las mieles, el café y el palo tinta y cobraría sólo la mitad de derechos sobre el tabaco en rama y torcido. España a su vez concedería la exención de derechos aduaneros a las *carnes de todas clases*, mantequilla, queso, pescados, granos, arroz, harina, hortalizas, etc. La Asociación Rural hizo gestiones ante el gobierno uruguayo para que se intentara un convenio comercial con España que contrarrestase la situación privilegiada de los Estados Unidos. ¿Pero, qué teníamos nosotros que ofrecer a cambio? Muy poco, en verdad. (87). Los Estados de Tejas y Florida resultaban beneficiados pues eran los que vendían ganado vacuno de tipo español a bajo precio,

exportado en pie y con un flete muy bajo comparado con el pago por los saladeristas orientales desde Montevideo. (88) Como indicó un periodista algunos años después, en 1893, "el azúcar, que es el caballo de batalla" en las Antillas dictaba la política comercial de España, y los norteamericanos eran los principales consumidores del azúcar cubano. (89)

Mientras tanto nuestras carnes abonaban cada vez derechos más elevados:

"En 1892 el impuesto que pagábamos en Cuba era de $ 2.40 *por cada* 100 *kilogramos. Poco después fue llevado a* $ 3.60 *y ahora* [1894] *intentan las Cortes subirlo a la enormidad de* $ 6, *amén del derecho adicional."* (90)

España gravó el tasajo rioplatense por diversos motivos. Aparte de la siempre acuciante necesidad fiscal, la presión norteamerina pudo hacerse sentir, así como la de los productores cubanos de azúcar y tabaco que observaban con temor cómo nosotros también (argentinos y uruguayos), aumentábamos paralelamente el impuesto a la caña, el tabaco y el azúcar. Corrían el riesgo de carecer de productos de retorno cuando se enviara el tasajo y dificultar, en la medida en que los países del Plata eran consumidores de sus productos, la colocación de sus zafras.

En torno a la necesidad de firmar un Tratado de Comercio con España las líneas de intereses se tendieron en el Río de la Plata.

Nuestra principal industria demostró ser librecambista a ultranza. ¿Paradoja en un país que lo debía temer todo de la industria extranjera? En efecto, pero fácilmente explicable. Los saladeristas trabajaban con el mercado exterior, no con el interno. Su librecambismo era lógico cuando observaban que las barreras aduaneras uruguayas lejos de protegerles, les irrogaban el perjuicio de una guerra de tarifas con Cuba. Comerciantes importadores de productos cubanos y saladeristas exportadores de tasajo a Cuba se unieron para criticar la legislación aduanera oriental.

"Hemos oído quejas de varios comerciantes que reciben aguardientes de caña de la isla de Cuba, respecto a los pesados derechos que la nueva ley de Aduana [1888] *hace pesar sobre su importación a esta plaza..."*

"Se comprende que la ley de Aduana imponga fuertes derechos a los productos extranjeros elaborados con las materias primas abundantes en nuestro país... pero no se comprende que esa ley recargue con derechos artículos que de ningún modo pueden ser producidos en la República por faltar en ella la materia necesaria para elaborarlos... Sucede esto precisamente con los aguardientes que la isla de Cuba nos manda en cambio de nuestro tasajo, pues sabido es que en nuestro país no se cultiva la caña de que ellos se extraen".

"Se nos asegura que, cerrado nuestro mercado a la caña de La Habana y faltando otro artículo para remplazarla en el cambio comercial, los comerciantes cubanos que negocian con el tasajo sufren un perjuicio de 12 % para la remisión de fondos a sus corresponsales. Un perjuicio tal acabará por privar a nuestras carnes del mercado de La Habana y he aquí como la ley aduanera al proteger la fabri-

cación del aguardiente nacional, que no es de caña, vino a dañar la más importante de nuestras industrias, la salazón..." (91)

Así se expresó en julio de 1888 "El Telégrafo Marítimo", órgano bien representativo de los comerciantes importadores y saladeristas. "El Siglo" lo apoyó con calor como que sus intereses y los del llamado "alto comercio" también se identificaban (92). En 1894 escribió en sus columnas Eduardo Acevedo, con el sugestivo título de "Nos devuelven la pelota":

"Veamos si tienen razón los españoles para cargar la mano a nuestro gran producto de exportación, las carnes saladas.

"Un litro de caña de La Habana vale en el puerto de Montevideo, a bordo, $ 0.06 *y paga por concepto de impuesto* 14 *centésimos, siempre que no exceda de* 20 *grados, que si excede el derecho crece en proporción de la fuerza alcohólica..."*

Y concluía su artículo con una no muy suave reprimenda para nuestro embajador ante el gobierno español, Juan Zorrilla de San Martín, quién, según el articulista, había descuidado el problema comercial de nuestras relaciones con las posesiones españolas de las Antillas, pues: "*La legación fue constituida con fines literarios, ha vulgarizado en España las admirables estrofas de Tabaré, sin ocuparse de este prosaico tasajo que no resistiría el estómago de un poeta*" (93).

Comerciantes importadores y saladeristas encontraron de inmediato un aliado en sus críticas a la legislación aduanera oriental en los estancieros, como era lógico. El articulista de la Revista de la Asociación Rural, Félix Taboada Bayolo eligió el diario más difundido ("El Siglo"), para exponer el punto de vista de los hacendados coincidente en un todo con el de los saladeristas e importadores (94). En 1894 "El Siglo" transcribió otra opinión de hacendados: la de los argentinos, en este caso, quienes también criticaban la legislación aduanera de su país (95).

Aunque analizaremos más adelante los intereses que buscó proteger y desarrollar la ley de Aduanas de 1888, tan criticada por estos grupos, desde ya hay que decir que ellos eran los de la agricultura hermanados con los de la industria de alcoholes. El maíz se utilizaba para la fabricación de alcoholes, los que a su vez servían de base a bebidas competitivas de la caña habanera. Por otro lado, aunque escaso, el tabaco se cultivaba en los ejidos de algunos pueblos del norte uruguayo.

Desde las columnas del diario "El Heraldo" un corresponsal dirigió un reproche a la Asociación Rural por apoyar en este caso el interés de la ganadería y descuidar el de la agricultura (96). Esta se defendió a través de la pluma de Félix Taboada Bayolo en "El Siglo" y en la propia revista del gremio. La habilidad intelectual del articulista se puso allí de manifiesto cuando sostuvo que el auténtico progreso de la agricultura nacional estaba vinculado al de la ganadería (con lo que, de hecho, aquélla se convertiría en tributaria de ésta). Sostuvo la Asociación Rural que el interés bien entendido de los agricultores consistía en la valorización del ganado, pues de ese modo los estancieron recurrirían a los forrajes que el agri-

cultor podía proporcionar. Y la valorización de los novillos no podía lograrse si se ponían trabas al comercio con Cuba (97).

Los estancieron argentinos fueron más duros en su ataque a la legislación aduanera y en su defensa del destino ganadero de la República vecina:

"Dice con razón el estanciero que, dedicado el Gobierno y el Congreso a proteger industrias raquíticas, ha ido descuidando lo que constituye la verdadera riqueza del país, la ganadería, y hasta la agricultura, y ha provocado represalias que pueden sernos funestas" (98).

Retenga el lector la sintaxis de la frase. Ese "hasta la agricultura" es muy revelador.

Pero los gobiernos del Río de la Plata, en plena catástrofe financiera (y también por razones de principios que serán estudiadas más adelante), no podían darse el lujo de disminuir sus ingresos. Esta vez, una de las poquísimas de que daremos cuenta, estancieros, saladeristas y comerciantes importadores perdieron la partida.

Partida que, conviene aclararlo, no era muy importante. Y lo que se leerá ahora debe servir también para valorar sin exageraciones la crisis de nuestro tasajo en Cuba. En primer lugar las Antillas nunca habían absorbido más del 15 % de la zafra saladeril (excepto en 1887 cuando por la disminución del volumen global de lo exportado y las expediciones forzosas a Cuba el porcentaje llegó a un 33 %). El mercado fundamental para el tasajo era el brasileño.

En segundo lugar, las Antillas españolas pagaban mucho menos por el producto que los brasileños, de un 20 a un 30 %. Y si bien es cierto que el precio en ese mercado tendió a aumentar (de $ 2.70 el quintal en el cuatrienio 1885-1888 a $ 3.20 en el siguiente 1889-1892), como escribiera Lucas Herrera y Obes en 1890, el mercado cubano no nos convenía.

"La depreciación de nuestros ganados no proviene de decadencia de la industria tasajera... El tasajo que ha disminuído es el habanero, y eso, lejos de lamentarlo, debemos felicitarnos..."

"Haciendo tasajo para La Habana, se obtienen precios miserables. El cuero de un animal flaco que no ha llegado a su completo crecimiento, es un mal cuero, y por consiguiente, desacredita la bondad, el crédito que han tenido hasta ahora nuestros cueros en Europa; es necesario que el cuero esté en buenas condiciones de engorde y de edad para que tenga toda su resistencia..."

"Además, tenemos que el ganado para La Habana no da gordura; de un animal para La Habana no se puede sacar arriba de 18 a 20 libras de gordura; de un animal para el Brasil se sacan de 2 a 3 ½ arrobas de gordura. [Y como] *lo mismo se paga por faenar un animal flaco que uno gordo (alrededor de 30 o 35 reales por cabeza) si es un animal flaco y pago 35 reales para beneficiarlo, me resultará recargadísimo con relación a un animal gordo, que da una cantidad de cuero extraordinaria, una cantidad de gordura y de carne extraordinaria..."*

"Así es que no debe estimularse en ningún sentido la producción de tasajo habanero, y lejos de sentir su disminución, debemos felicitarnos de ella..." (99).

Exageraciones del discurso a un lado (ningún saladerista o estanciero se felicitaba por ver disminuído su mercado para los ganados flacos), la tesis central era correcta y halla su plena confirmación si volvemos a recordar que fue precisamente en los años de sequía y debilitamiento de las novilladas (1892 y 1893), cuando aumentaron los envíos a las Antillas.

Capítulo IV
Causas de la crisis ganadera: el Uruguay, país dependiente

1 — El Uruguay, país dependiente

La modernización en el medio rural acentuó los lazos que unían al país con el exterior, su "crecimiento hacia afuera", concepto que desarrolláramos en el Tomo I. Ella había traído consigo técnicas y nos habituó a consumos que sólo podíamos satisfacer en el exterior. Ferrocarriles, telégrafos, armas perfeccionadas, alambrados, ovinos de raza, todo esto en el rubro de los bienes de producción (aún las armas, pues en el Uruguay anarquizado de las guerras civiles "producían" paz); innumerables objetos prescindibles de carácter casi siempre suntuario entre los denominados bienes de consumo. Para satisfacer estas necesidades —que mucho tenían algunas de creadas o artificiales— el país necesitaba cada día exportar más. Aunque menos que en el presente —pues no existía una industria montada sino en ciernes— la nación dependía de sus ventas y del precio que se le abonara por su producción.

La paradoja del Uruguay —como la de toda la América Latina— radicaba además en lo siguiente: desde que nació como región (la Banda Oriental) todas las fuerzas productivas se pusieron tensas para responder a la demanda externa y no al desarrollo interno. Cada paso en lo que el siglo XIX llamó "el camino del progreso" nos acercó más y más a la dependencia absoluta de los grandes centros imperiales del mundo capitalista. Primero fue el cuero, luego el tasajo, después la lana. Se deseaba ya, como futura etapa, la carne refrigerada. Cada modificación nos adecuaba mejor al mercado internacional. La estructura económica del país iba siendo moldeada por aquél. Todo lo que aconteciera en los centros imperiales formaría parte de nuestro destino.

A la vez, para modernizarse (y pasar del cuero al tasajo y de éste a la lana), hubo que construir un Estado fuerte que eliminara el desorden y también cercar los campos que ya no contenían sólo

vacunos ni valían $ 20 la legua cuadrada como durante el dominio español. Y esto no se podía lograr sino aumentando los consumos en el extranjero con lo que la dependencia se completaba. Empero, hacia 1890 la modernización no había concluído y por lo tanto una cierta autonomía nos era dada. Escasa, pero suficiente para que las crisis determinadas desde afuera se solucionaran sin excesivo dolor. Bastaba (y se podía, esa es la diferencia con el problema planteado en 1970), reducir los consumos. Cuando la nación asistía a una crisis de su producción o de los precios externos de ella, simplemente volvíase otra vez modesta y hasta avara de su oro logrado a través de tantos esfuerzos. ¡Era tan poco lo imprescindible, había sido tanto el consumo suntuario!

Precisamente todo este planteo teórico encuentra su aplicación entre los años 1886 y 1894. En un primer ciclo, hasta 1890, el Uruguay asistió a un importante descenso en el precio de sus principales productos pero no lo quiso considerar un riesgo. Engañado por los fáciles empréstitos de la casa Baring Brothers, el país entró en un verdadero delirio especulativo y de consumos suntuarios. En 1890, la cuerda, tensada en demasía, se rompió. Comenzó (en medio del ahorro forzoso) el segundo ciclo, que hacia 1895 podía darse por concluído. El mercado exterior seguía perjudicándonos. Los precios de lanas, cueros y tasajo descendían cada año algo más, pero el consumo retraído a lo mínimo solucionaba económicamente la crisis. Otra vez aparecían los saldos favorables de la balanza comercial que nos permitían cumplir "las sagradas obligaciones de un país deudor" en el siglo XIX: pagar a la City.

La crisis, que había comenzado por ser un descenso en el precio de los productos ganaderos compensado durante muchos años por un ascenso en el volumen de la exportación, golpeó al medio rural. Buena parte de lo ahorrado por la nación durante el período de los gobiernos militares (1876-1886), se dilapidó. Poco fue invertido en la campaña y para peor la producción ganadera tuvo todavía que abonar el interés de usura que cobraban, el capital local y el extranjero. Cuando más necesitó la campaña del crédito para modernizarse y romper el círculo vicioso ganado criollo-tasajo, más fue expoliada. El estancamiento de los años 1886-1894 encuentra aquí su causa primera.

Al mencionar la campaña, entiéndasenos bien, no cometemos el lógico error de la Asociación Rural en la época (lógico por provenir de quién provenía), de confundir campaña con estancieros. En primer lugar, éstos no eran un bloque social homogéneo. Los más grandes propietarios por ejemplo, (como ya observamos en el Tomo I y volveremos a comprobar en éste) integraban de pleno derecho la clase alta urbana y aún lo que hemos llamado el capital local. Formaban pues, parte del núcleo que expolió al medio rural para que éste pagara la crisis. Aparte de sufrirla la propia estructura económica que no pudo ser cambiada y la clase media rural, la sufrieron peones, agregados y "el pobrerío" al decir de Francisco Bauzá, que vieron cómo se les echaba de los establecimientos o se les rebajaba los ya miserables salarios. También las clases populares en la ciudad —obreros, artesanos, empleados de comercio y burocracia— en medi-

da que será analizada, contribuyeron con su cuota parte al sacrificio del que salió casi indemne, en cambio, el círculo que monopolizaba el oro en Montevideo.

* * *

La dependencia no sólo radicaba en que la estructura económica uruguaya respondiera por entero a la demanda internacional. Como el país era pequeño, su producción, en consecuencia, no influía en la formación de los precios del mercado mundial. Conviene advertir que aún cuando la nación hubiera sido la única proveedora de ciertos artículos —que no lo era—, también le hubiera resultado difícil fijar el precio de sus exportaciones. En las condiciones de comercialización del siglo pasado, si bien la economía liberal funcionaba dentro de un esquema clásico donde se cumplía más o menos bien la ley de la oferta y la demanda, los centros imperiales tenían tal poder para determinar el precio de los artículos comprados que eran irrisorios los posibles monopolios de los países productores de materias primas. Las armas de presión eran muchas, entre ellas el crédito para financiar las exportaciones, como para que un país dependiente pudiera crear su propio precio (valga la frase por su realidad y por la ironía que encierra). El caso uruguayo (o argentino) era aún más dramático. Infimo era el peso de su producción de lana o cueros dentro de la producción internacional. Como lo ha dicho el historiador británico A. G. Ford en relación a la República Argentina:

"Los precios en oro de las exportaciones eran determinados por los mercados mundiales de los que la Argentina era un proveedor relativamente pequeño. Por lo tanto, a corto plazo debían tomarse como dados, mientras a largo plazo debían considerarse variables, independientemente del comportamiento de la Argentina. De manera similar, los precios en oro de las importaciones podían tomarse como dados, ya que estaban determinados por los oferentes extranjeros, y la Argentina era un consumidor tan pequeño de bienes importados que se enfrentaba con curvas de oferta perfectamente elásticas..."

"Por lo tanto, el nivel de precios... estaba determinado por fuerzas externas..." (100)

Es interesante analizar cuál era la opinión de los orientales contemporáneos a la gran crisis de 1890 sobre este tema. Los había que desde una perspectiva demasiado "tierra adentro" creían que la caída de los precios del tasajo, cueros y gorduras en el mercado externo se debía a nuestra excesiva producción (hecho real, pero gota pequeña dentro de un vaso ya rebosante colmado por el mundo entero productor de esos artículos). Así lo expuso el legislador Antonio María Rodríguez en octubre de 1885:

"Los mercados son los mismos, es la producción la que ha aumentado. Los saladeros han faenado muchísimo más, han faenado 253.000 *animales más que otros años, y sin embargo el precio del ganado no se ha levantado... ha bajado el precio del tasajo..."* ...

"La gordura de saladeros, valía el año pasado 27 reales la arroba y hoy vale 14 ½ ... *Los cueros salados se vendían el año pasado,*

en noviembre, a 78 reales la pesada, ó 75, y este año se pagaron a 72 y 73 reales... Lo mismo sucede con la ceniza y todos los demás productos."

"*Como hay exceso en todos los productos, están bajando de precio notablemente desde el año pasado a éste*". (101)

Otros, más avisados, no dejaban de manifestar su estupor ante lo que consideraban un absurdo. ¿Cómo era posible que hubiera crisis si la base económica nacional, la ganadería, seguía produciendo en condiciones casi normales, volúmenes también casi normales? La crisis era sólo fruto de la especulación urbana en la Bolsa de valores. Así opinó Juan Lindolfo Cuestas en diciembre de 1890:

"*El país, la República Oriental, no participa en su producción, a pesar de todos los trastornos que está pasando —de la seca y de las dificultades inherentes a la ganadería y a la agricultura— no participa de una manera sensible de la crisis Comercial*". (102)

Martín C. Martínez fue ganado por el mismo criterio en 1891: "*...nuestras crisis ofrecen todas una faz consoladora: las fuentes de la producción nacional quedan intactas; de ese rico filón las crisis sólo desprenden algunos granos de oro, indirectamente, por vía de impuestos, para cubrir déficits o de restricción del crédito... es un rasgo característico de nuestras crisis de consumo, tan distintas de las crisis por exceso y encarecimiento de la producción, que son las que más se manifiestan en Europa. Allá es la producción del país la que queda atascada, sin salida, y los obreros en huelga forzada. Acá eso solo pasa respecto de limitadas industrias de mercado interno, como la edificación... pero la gran industria del país, la ganadería, como tiene su salida en el exterior... coloca sus productos en medio de las crisis con la misma facilidad que antes, de donde resulta que fuera de los grandes centros de población, más allá del Paso del Molino, en la campaña, que poco y nada ha comprado papeles y terrenos, la crisis no ha podido producir sino muy limitados contratiempos*". (103)

Era cierto, las fuerzas productivas estaban indemnes. De ahí que se creyera que la crisis sólo podía ser comercial o monetaria, o fruto de la desenfrenada especulación de la llamada época de Reus. Pero ahí precisamente radicaba lo novedoso. Era la primera vez que todo el país sentía una conmoción económica en medio de una producción pletórica. La explicación no estaba dentro de la nación, se hallaba fuera. El mismo Martín C. Martínez con un año más de experiencia en el caos económico dio un diagnóstico certero en 1892:

"*Desgraciadamente junto con la crisis dimanada del exceso de consumo y de la especulación, se produjo una verdadera crisis ganadera, que ahondó la mala situación económica y ha retardado por años la convalecencia del país. Las dos crisis, la del consumo y la de la producción, han venido a actuar separadamente... pero ambas emanan de las mismas causas o más bien, de que nuestra inflación primero y nuestro desastre después, son parte de la inflación y de la crisis general que se produjo en el mundo comercial. Si nuestros cueros, nuestro sebo, nuestras carnes, nuestras lanas, han descendido rápidamente en los últimos tiempos, no ha sido por nuestra mala si-*

tuación interna... sino por la mala situación de los mercados consumidores de aquellos artículos". (104)

Y Eduardo Acevedo a fines de 1893 confesaba claramente la dependencia uruguaya:

"El descenso en el valor de las exportaciones ni siquiera proviene de causas internas, sino del mercado internacional, de oscilaciones desfavorables en el precio de nuestros productos". (105)

El aprendizaje intelectual aunque costoso, resultó útil. Por lo menos la nación diagnosticaba y comprendía su mal.

2 — La baja del precio internacional de nuestros principales rubros exportables

Cegados por la llamada "plétora" bovina y las dificultades para colocar el tasajo en sus mercados tradicionales, muchos contemporáneos creyeron que en este solo producto residía la causa para explicar la depreciación del ganado. Lucas Herrera y Obes se encargó de desengañarlos en 1890:

"En cuanto a los precios, el año 86 valía el tasajo de 30 a 32 reales el quintal. Ha aumentado, por consiguiente, ha aumentado la cantidad exportada y ha aumentado el valor del producto, entonces, la decadencia, o más bien dicho, la desvalorización de nuestros ganados, no proviene de eso, absolutamente; proviene de que los productos de los ganados van en decadencia".

"Los cueros, el año 86 valían 70 a 72 reales; el año pasado han valido 55 a 56; este año se considera que podrían obtener 60 a 62... por consiguiente el cuero ha perdido de 8 a 10 reales por animal".

"Los sebos, el año 86 valían 17-16 cuando menos, según la calidad, el año pasado se han vendido a 11 y 11½ reales; dando un animal dos arrobas, tenemos 8 ó 10 reales que se han perdido en cada animal: por consiguiente ha disminuído el valor de los animales en 22 a 25 reales, porque el novillo no se paga sino a 12 y 13 pesos, cuando hace algunos años se pagaba a 15 ó 16 pesos". (106)

Y aclarando aún más el concepto:

"Las fluctuaciones del tasajo, con raras excepciones, no pasan de 4 ó 5 reales por quintal, es decir, 6 a 7 reales por novillo, mientras que como lo acaba de demostrar el Dr. Ramírez y lo sostuve yo... los otros productos han tenido fluctuaciones mucho mayores..."

"La verdadera causa de la depreciación de los ganados, es la depreciación de sus productos, con excepción del tasajo". (107)

Martín C. Martínez coincidía con este análisis desde las columnas de "El Siglo" en 1892. Ponía las cosas en su verdadero lugar sin embargo, pues también el tasajo había contribuído a la crisis general. Pero lo esencial de ella estaba determinado por el descenso de precios en cueros, gorduras y lanas. (108)

Tenían razón. En la formación del precio del ganado bovino que se vendía a los saladeros, el cuero seguía siendo el factor principal,

seguido por el tasajo y las gorduras. En la muy estudiada apreciación de los factores que valorizaban el ganado realizado por la Comisión de Fomento de la Cámara de Representantes, —integrada entre otros por Carlos Honoré, Eduardo Mac Eachen y Antonio Ma. Rodríguez (setiembre de 1885)—, el cuero contribuía con el 41 %, el tasajo con el 34%, el sebo con el 19% y las menudencias con el resto, un 6%. (109) Hecho que halla su completa confirmación analizando los porcentajes de participación de esos productos en la exportación global del país correspondiente al período que estudiamos: 1886 a 1894.

Lo decisivo para la evolución de la coyuntura económica en el Uruguay de fines del siglo XIX no era el tasajo sino los cueros, las gorduras y la lana. Esta última proporcionaba como producto aislado, los mayores guarismos. Contribuía con un 24% (el año en que influyó menos, 1886) a un 35% (el año de mayor influencia: 1889). Los cueros vacunos secos y salados la seguían (porcentaje máximo en 1890: 26%; mínimo en 1889: 22%). Recién entonces había que considerar al tasajo (máximo en 1886 y 1888: un 18%; mínimo en 1890 y 1891: un 13%). Finalmente las gorduras provenientes de la industrialización del vacuno en los saladeros (mínimo, el 6% en 1891 y 1892, años de seca y ganados flacos, y máximo en 1886 y 1888, el 8%). (110)

Lanas y cueros dando algo más de la mitad de lo que el país recibía desde el exterior al vender su producción, decidían el destino económico del Uruguay.

Los dos cuadros siguientes prueban el descenso del precio en los cueros.

Precio de los cueros vacunos salados de 67 y 68 libras (111)

Años:	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
$:	7.20	6.25	6.60	5.07	5.80	5.86	5.77	5.02	5.60	5.16	6.66

El año 1895 se ha considerado a los efectos de comprobar el cambio en la evolución. Partiendo de la cotización en 1885, $ 7.20, hallamos el valor promedial del período estudiado (1886-1894) que es de $ 5.66. El porcentaje de descenso alcanza al 22%.

Precio de los cueros vacunos secos de 21 libras.

Años:	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
$:	7.30	6.85	6.22	5.60	4.90	4.20	3.80	3.45	2.37	1.79	3.18

El año 1895 es útil otra vez para comprobar la ruptura de la tendencia al descenso. Considerando el año inicial 1885 con un precio de $ 7.30 y promediando los valores de los años 1886 a 1894, llegamos a una cotización de $ 4.35. El porcentaje de descenso es de un 41%. (112)

La lana ofrece un ciclo más difícil de caracterizar aunque la tendencia es también al descenso:

Precio de la lana mestiza buena de primera o buenos lotes acopios: arroba de K. 11,485. (113) (*Precios de los Anuarios Estadísticos*).

Años:	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
$:	2.85	3.25	3.10	3.90	3.90	3.10	2.75	2.75	3.03	2.35	2.42

Precio de la lana según Gabriel Otero Mendoza. (114) (*los* 10 *kilos*).

$					2.91	3.78	3.—	2.35	2.46	2.15	

En las dos series hay un descenso en el período 1891-1894. Consideraremos sólo la primera para no variar la fuente documental y poder efectuar una comparación con los cueros. Entre 1886 y 1890 el precio promedio alcanzó los $ 3.40, descendiendo entre 1891 a 1894 a $ 2.80. La baja se situó en el 18%.

Resumiendo: en los años límites del ciclo (1885 y 1894) el descenso en el precio de nuestros principales productos exportados había sido el siguiente: cueros vacunos salados, 22%; cueros vacunos secos, 41 %; lanas 18 % y tasajo 20 %. (este último ya fue estudiado al analizar los mercados que lo consumían). Para compensar la pérdida el país debió aumentar su producción en la misma escala entre esos años límites. Esto, como veremos, no podía ocurrir y no ocurrió.

¿Cuál era la causa de la baja en los precios?

Un fenómeno enmarcaba desde 1873 el descenso general de precios de las materias primas que era mundial: el receso en la economía capitalista y sus grandes centros. El gran ciclo iniciado con la crisis de 1873 sólo concluiría hacia 1895 con la iniciación de un nuevo ciclo, esta vez de aumento en los precios. Dentro de ese gran ciclo los años comprendidos entre 1890 y 1894 fueron todavía más críticos en el mundo. Nosotros, pequeño alfil dentro del gran juego, sólo compartíamos las dificultades mundiales, no las provocábamos.

Otros acontecimientos influyeron por estos años para acentuar las dificultades de los cueros y las gorduras vacunas. Además del crecimiento de los rodeos en todo el mundo (en particular los Estados Unidos), "...*la concurrencia de los artículos llamados sucédanos* [fue esencial]... *bastará recordar que el cartón reemplaza hoy en día al cuero en muchas de sus aplicaciones industriales y reduce entonces su consumo... el precio de las gorduras desciende constantemente por efecto de la concurrencia de los aceites vegetales*...". (115)

Respecto a las lanas el mismo marco internacional implicó la "depresión del consumo universal" (116) en medio de la cada vez más abundante producción de la Australasia. El golpe de gracia para provocar la agravación de la crisis en la industria lanera europea lo proporcionó la tarifa Mac Kinley de 1890. Por ella se aumentó el derecho sobre los objetos manufacturados hasta un 50% ad-valorem. Y precisamente sobre las calidades más finas de paños, algodones, lanas, hilos y prendas de vestir, fue más elevada la tarifa. (117)

En el medio rioplatense, "La Nación" de Buenos Aires advirtió la influencia del famoso Bill en 1891:

"Debemos observar... que a consecuencia de las nuevas tarifas aduaneras de Norteamérica, la industria europea sufre actualmente una crisis aguda, lo que obliga a los fabricantes a disminuír la producción de telas y demás artículos que se confeccionan con lanas, por esta razón los límites de compra para la futura cosecha serán de 4 francos el kilo de lana lavada, mientras que el año anterior se principió con 5 francos para buenas lanas y fueron subiendo hasta la paridad de 5.50 francos..." (118)

Martín C. Martínez en octubre de ese año destacó el mismo factor negativo que "cerraba a las manufacturas europeas, especialmente a las de tejidos, la entrada a los mercados yanquis" (119), pero a la vez mencionó al año siguiente, en 1892, el fenómeno esencial de toda la crisis:

"Se ha señalado como principal factor... el bill Mac Kinley... Pero después se ha visto que si ese mercado se cerraba, los demás también ofrecían cada vez menos salida: toda la América del Sur que es gran consumidora está en dificultades económicas, Brasil, el Plata, Chile, Perú. etc. Portugal está insolvente. España empieza a notar los primeros estremecimientos de una crisis. Rusia, con la pérdida de los cereales se muere de hambre. En Inglaterra unas cuantas familias rentistas habrán visto reducirse a polvo sus ahorros con las quiebras argentinas, portuguesas, australianas... Las demás naciones han sido afectadas más o menos por las mismas causas o sufren como es natural, la repercusión de la crisis de los demás pueblos, en virtud de esa solidaridad de los mercados que es uno de los rasgos económicos que distinguen al mundo moderno". (120)

En efecto, el capitalismo había creado en el siglo XIX, por vez primera, un mercado mundial. De él dependíamos. (*)

Hacia 1895 la economía capitalista inició una fase de alza en los precios. De ella tuvimos prueba inmediata en uno de los productos que seguía siendo fundamental: el cuero. Factores circunstanciales la hicieron en ese año particularmente visible en el Uruguay y alborozados lo señalaban así los periodistas orientales. Eduardo Acevedo desde "El Siglo" en diciembre de 1895 advirtió el cambio y el fin consiguiente de los años más duros para la nación:

"...una larga y prolongada sequía en los últimos años obligó a todos los estancieros del mundo a matar las crías de los ganados...

(*) También fue señalado por "El Siglo" en 1890 la influencia de otro factor en el descenso del precio de las lanas: "...el empleo cada día más frecuente de un producto que se obtiene de los trapos de lana, y que los ingleses llaman shoddy. La importación de esos trapos en Inglaterra era de 5 1/4 millones de libras en 1855, en 1883 ascendió a 91 millones de libras. En los EE.UU. el censo de 1880 estima en 106.725.000 la cantidad total de lana lavada empleada por la industria nacional, en 46.583.000 libras la cantidad de shoddy y en 5.000.000 de libras de peso de crin de búfalo, vaca, etc. Es decir que para cada 2,1 libras de lana se emplea 1 libra de materias que no son lana nueva, pero que la industria utiliza para remplazar este producto". (121) Aunque era el shoddy un derivado de la lana (simplemente se la re-utilizaba) este fue sin duda el primer paso en lo que hoy (1970) ya constituye una dramática situación económica para el país: la sustitución paulatina de la lana por otros productos, en particular, las fibras sintéticas.

Para que la escasez de reses se hiciera sentir era menester que transcurrieran 3 ó 4 años o sea el tiempo preciso para que ternero se transforme en animal grande. Y como ese período ha corrido ya es natural que ante la disminución de la oferta de cueros se produzca la suba de los precios".

"La guerra chino-japonesa ha actuado también. La movilización de grandes ejércitos obliga a fabricar monturas, correajes y otros pertrechos que se elaboran a expensas del cuero".

"Señalaremos como tercer factor al sindicato norteamericano que en 1894 pretendió acaparar los cueros del mundo entero y que los acaparó en gran parte, persuadido de que la suba era inminente..."

"De ahí la brusca reacción que desgraciadamente para nuestros estancieros y saladeristas no es ni puede ser estable sino meramente transitoria". (122)

Además de las causas transitorias señaladas comenzaban a funcionar, todavía en la sombra, las permanentes: se iniciaba otro ciclo expansivo en los grandes centros del capitalismo mundial.

3 — La comercialización de la producción ganadera: las utilidades de la intermediación

El productor ganadero no llegó jamás al mercado internacional en forma directa en nuestro país. Los intermediarios, pulperos, barraqueros y exportadores, restaban una importante cantidad en concepto de comisiones al precio que se cotizaban nuestros principales productos en Europa y los Estados Unidos. Si bien esto no era una novedad, en períodos de crisis como el que estamos estudiando, esa quita, fuera de los límites prudenciales que el propio negocio comercial implicaba, podía transformarse en una pesada carga para el estanciero y para el país.

Debemos distinguir dos clases de intermediarios. El uruguayo (pulpero o barraquero) que aunque expoliase al productor mantenía su ganancia dentro del país, y el extranjero (el exportador) que enviaba el fruto de sus especulaciones a Europa o los Estados Unidos por lo que disminuía no sólo las entradas del hacendado sino también las de la nación.

Pulperos diseminados en toda la campaña y barraqueros en las principales ciudades, sobre todo en Montevideo, comercializaban la producción rural de cueros secos y lanas (los cueros salados, las gorduras y el tasajo, eran productos de la industria saladeril). El pulpero, al adelantar dinero a cambio de la zafra lanar, llegó a convertirse en muchos casos en fuerte prestamista zonal y en el financiador de la cosecha pagando las esquilas y la manutención anual del personal; con lo que el pequeño productor, sobre todo, se veía obligado luego a venderle las lanas al precio que le fijaba. Similares funciones aunque ampliadas a todo el país, cumplía el barraquero del litoral o el montevideano. El hecho de que los pulperos más avisados de

los "pagos" de la campaña y los más importantes barraqueros se convirtieran luego de pocos años de ejercer el oficio, en poderosos hacendados, es una prueba de sus crecientes ganancias a costa del productor.

La manera de actuar era sencilla. Los barraqueros tenían clientes habituales que les enviaban la zafra lanar y los cueros vacunos secos Recurrían también al envío de corredores para que comprasen estos artículos directamente en el campo a los hacendados. A menudo se adelantaba a éstos por parte de la barraca, y antes de que las ovejas estuvieran esquiladas, la mitad o el tercio del precio ofrecido para asegurarse el cliente y la utilidad. (123) Llegaron los barraqueros de Montevideo en setiembre de 1887 a coaligarse para imponer a los estancieros normas respecto al envío en determinadas condiciones, de cueros y lanas, las que de no ser aceptadas por los productores implicarían el rechazo de los artículos. Se trató en este caso de favorecer una buena presentación de la lana pero también de unirse para impedir que los estancieros aprovecharan la multiplicidad de barracas imponiendo su criterio en cuanto a la clasificación de cueros y lanas:

"...desde el 1º de noviembre próximo, todas nuestras compras de cueros vacunos serán efectuadas con arreglo a la clasificación que actualmente rige para la exportación, haciéndose en las clases la diferencia de precios siguiente: en los americanos deshechos sean de campo o matadero $ 0.80 menos que los sanos; en los de igual clase mal deshechos, los anchos y pesados de 36 libras arriba, sean sanos deshechos y mal deshechos, 0,80 menos que los americanos deshechos o sea $ 1.60 menos que el americano sano..."

"Segundo. Los cueros lanares se comprarán clasificados y bajo ningún pretexto al barrer".

"Tercero. En las lanas que sean compradas al barrer, el máximun de barrigas que se recibirán será de 10% sea cualquiera la clase y calidad y 6% cordero limpio de primera esquila..."

"Cuando resulta haber barriga aparte y barriga adentro del vellón o barriga y cordero mezclados, así como en cualquier otro caso en que no puedan avenirse el comprador y el vendedor, se someterá la cuestión a la decisión de dos árbitros nombrados del gremio de barraqueros y consignatarios, uno por cada una de las partes y en caso de discordia se nombrará del seno de la comisión de barraqueros un tercero, cuyo fallo se tendrá por definitivo". (124)

Firmaron el acuerdo las barracas más importantes de Montevideo: H. Helguera y Ca; Sacarello y Liendo; Santiago Caprario y Ca; Balparda Hermanos; Henry Caullier; Wannebroucq; José María Mañé e hijo; Pedro Risso; Sánchez e hijo; Carlos J. F. Davie; Agustín Alzola; Cornelio Pereira; Pedro Valdez; Juan L. Irigaray; Luis Puig; Florencio Elzaudia; Manuel Bechenon; José Giberty, F. Fabre.

No podemos indicar con exactitud cuál fue el ingreso que se trasladó del campo a la ciudad, del productor al intermediario. Las comisiones mencionadas en los diarios de la época apenas si alcanzan al 1 % aunque a ello debiera agregarse lo que se cobraba por mantener los frutos en depósito hasta que el exportador europeo los adquiría. De cualquier manera la utilidad mencionada, tan escasa, no

fue seguramente la única. Un solo dato lo confirma: la mayoría de los hacendados del país no conocía el precio internacional, ni siquiera el precio interno de sus productos. (125). La ignorancia del productor fue un elemento explotado con habilidad por barraqueros y pulperos. Y aunque adelantemos una referencia, esta reflexión estampada en el diario "La Democracia" de setiembre de 1913, es una prueba del aserto anterior:

"En cuanto a los precios de las lanas se ha hecho público que hay varios compradores en campaña que la acopian en pie desde $ 3 a 4 por los 10 kilos, adelantando al vendedor hasta la mitad de su importe. Considérase esto una buena operación, pero opinamos lo contrario. No hay porqué precipitar la venta ni las trasquilas... Las lanas en nuestro concepto, valen un 20 % más de los precios que se dice se están pagando en campaña". (126)

Si esto acontecía en 1913 no cuesta nada imaginar cuál sería la situación 10 ó 15 años atrás.

La mayoría de los diarios montevideanos proporcionaban una circunstanciada información comercial en sus revistas semanales o quincenales. Esta información era muy precisa en relación con el precio de los artículos importados y mucho menos con el de los frutos del país. Aunque casi todos los diarios en su sección "Tablada" daban cuenta de las operaciones en ganado y el precio corriente de los novillos y vacas para saladero, no acontecía lo mismo con las lanas ni los cueros secos. Muy de vez en vez aparecían las cotizaciones de estos productos. La información además, era proporcionada por los interesados en deflacionar los precios: los propios barraqueros. Sólo en artículos de enjundia o algún editorial especializado, era posible advertir el precio de nuestros productos en los mercados europeos. La situación recién tenderá a cambiar —y con mucha parsimonia— a principios del siglo XX. La Revista de la Asociación Rural cumplió en este sentido una labor de escasísima entidad. La misma información copiada de los diarios montevideanos aparecía allí, y no siempre.

Naturalmente que la situación frente a las informaciones del mercado no era la misma para todos los hacendados. El gran propietario, a menudo dueño de una barraca, casi siempre hombre que tenía casa puesta también en Montevideo o la capital de su departamento, estaba en mejores condiciones para vender y discutir el precio frente al pulpero o el barraquero, que el pequeño y mediano propietario hundido en medio de la campaña, sin comunicaciones rápidas, sin periódicos, y a menudo iletrado. Con éstos los comisionados de las grandes casas montevideanas hicieron un espléndido negocio.

Dijimos sin embargo, que aún cuando esta traslación del ingreso sea importante y signifique la expoliación del productor en beneficio del intermediario montevideano (haciendo todos los distingos necesarios desde el punto de vista social entre grandes y pequeños estancieros), al final la utilidad quedaba siempre en el país. Es cierto que no iba a beneficiar a quien más la necesitaba en momentos de crisis para salir de ella, sino a la intermediación y por consiguiente iba a aumentar la capacidad de consumo de la clase alta urbana y no la capacidad de inversión de los productores. Empero,

¿qué gravedad no revistiría el daño si el intermediario en vez de ser oriental fuera extranjero y remitiera sus ganancias a Europa o los Estados Unidos?

Ese era precisamente el caso de los exportadores de nuestra producción ganadera. Eduardo Acevedo lo señaló desde "El Siglo" en mayo de 1890:

"Se dice que las cifras de las exportaciones que consigna nuestra Oficina de Estadísticas, son mucho más bajas que el precio de nuestros artículos en los países de consumo; de dónde se deduce que exportamos por un valor mucho más grande que el que denuncian los anuarios de estadística".

"Es claro que un fardo de lana a su salida del puerto de Montevideo vale mucho menos que cuando se encuentra en los docks ingleses o en los depósitos del Havre. Los gastos de embarque, fletes, comisiones, el precio corriente en Inglaterra o Francia pueden hasta duplicar el valor primitivo de la lana. ¿Pero, quién embolsa ese aumento? ¿Nosotros, o los compradores del exterior? El flete de los buques va generalmente a Inglaterra; el aumento de precio debido a la situación de los mercados de consumo, aprovecha a los importadores ingleses o franceses... Podría decirse, al contrario, que la cifra líquida de nuestras exportaciones es todavía más reducida que lo que haría creer la estadística. En efecto, nuestros grandes exportadores, como Mallman, ¿adónde mandan sus ganancias sino a las casas centrales de Europa?" (127)

El barraquero ganaba utilizando al productor y el exportador utilizando al productor y al barraquero (y al remitir sus ganancias al exterior, utilizando a la nación en su conjunto). En verdad, entre el precio en Amberes y el precio en Montevideo había una sustancial diferencia que de ninguna manera se explicaba por el flete y los seguros.

Entre los años 1887 y 1892 el flete por 10 kilos de lana varió de $ 0.06 a $ 0.07. (128) hasta el puerto de Amberes. Pues bien, considerando el precio de la lana en el Uruguay y la cotización internacional en el puerto belga llegamos a las siguientes cifras:

Precios de la lana tipo B en Amberes, los 10 kilos de lana sucia. (129)

Años:	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
$:	4.15	4.57	4.57	4.02	3.77	3.76	3.12

Precios en Montevideo

	3.10	3.90	3.90	3.10	2.75	3.03	2.35

Deducido el flete, el exportador obtenía una utilidad sobre su capital invertido que fluctuó entre un 15 % en 1889 y un 31 % en 1888, siendo casi siempre de un 20 a 30 %.

El grupo de los exportadores de lana estaba compuesto en su casi totalidad por representantes de las principales firmas importadoras francesas, belgas, alemanas e inglesas (Carlos Fritz, Masurel

fils, H. Caulliez, Staudt y Ca. Wenz y Ca., J. Charlet, Lahusen y Ca; Wattione Bossut fils, A. Roux y Ca, F. J. Dajas, P. Humphreys y Ca, Elie Gay y Ca. etc.). Los de apellido español son la minoría y no podemos determinar con exactitud si se trata de firmas uruguayas o de filiales de casas establecidas en Buenos Aires: Francisco Bula y S. San Martín. (130)

La observación de Eduardo Acevedo en 1890 era exacta. No interesaba a los efectos de la balanza comercial que las lanas uruguayas se cotizaran un 20 ó un 30 % por encima de lo que se abonaban en Montevideo. Esa diferencia iba a los bolsillos de los intermediarios europeos; ni siquiera quedaba en el haber de los intermediarios orientales.

¿Qué importaba que el valor *real* de las exportaciones uruguayas fuera un 20 ó un 30 % superior al que surgía de las cifras oficiales, si ese valor real el Uruguay, como país, no lo recibía? De él usufructuaban, como del proceso de industrializar nuestra materia prima, los grandes centros del capitalismo mundial.

Podían ocurrir algunas paradojas también, que tornaban todo el planteo del asunto sumamente irritante, como lo escribiera Martín C. Martínez en 1891. La exportación se movía por medio de letras a 90 días, vendiendo los exportadores en la plaza esas letras con cuyo producto pagaban los frutos y siendo los compradores de ellas los importadores que las adquirían para abonar en Europa sus compras. En años normales cuando la importación y la exportación se balanceaban, la colocación de esas letras se hacía sin dificultades. Pero desde 1890, cuando el país restringió sus consumos y disminuyó al mínimo sus importaciones, colocar esas letras era un problema: escaseaban los compradores:

"*¿...cuál es la importancia de esa dificultad de colocar giros y en qué se traduce? Se traduce en esto; que los giros tienen que venderse más baratos, con algún perjuicio para el exportador que los vende, perjuicio que éste hace refluir sobre el productor...*" (131)

De tal forma que si el país restringía sus compras en el extranjero, el productor o estanciero debía pagar por ese ahorro nacional, además del sacrificio que el propio ahorro y la disminución consiguiente del consumo llevaban consigo. Lógica irritante de un sistema ideado por y para otros.

Lo que acontecía con las lanas no era una excepción. La producción de cueros comercializada de la misma manera por casas exportadoras extranjeras sufría una quita similar agudizada en el caso de los cueros secos a causa de tener el país un solo gran comprador: los Estados Unidos. (En el caso de las lanas y los cueros vacunos salados, la diversidad de compradores tornaba un tanto difíciles los acuerdos entre ellos para deprimir los precios).

En abril de 1893 la Revista Comercial de "El Siglo" dio cuenta que los cueros secos se hallaban en una crítica situación "*...a causa de la liga de los curtidores norteamericanos. Han constituído... una sociedad anónima con el objeto... de evitarse la competencia en la compra de la materia prima en los mercados consumidores, monopolizando así relativamente uno de los más importantes renglones de nuestro comercio agropecuario. Al efecto, ha nombrado*

la sociedad de la referencia un agente en esta plaza y otro en la de Buenos Aires... Ya se empiezan a notar los efectos del monopolio. Al terminar la segunda quincena de marzo, valían los cueros... de $ 3,600 a 3,750 y hoy, sin que los stocks sean abultados, el comprador para los EE. UU. sólo ofrece $ 3,300 y aun nos augura mayor baja" (132) Y si bien este sindicato norteamericano fracasó en su intento monopólico al año siguiente, lo cierto es que en el rubro cueros la ganancia de los exportadores no fue inferior a la obtenida por ellos con la lana.

En períodos de crisis cuando la utilidad a distribuir menguaba ante el descenso en los precios, la oposición de intereses entre productores y exportadores se hacía mayor y llegaba a aflorar en la prensa diaria. Estancieros y barraqueros sólo poseían un arma: no vender. Fue utilizada por los que la podían utilizar y con resultados en general negativos. El control de los mercados exteriores no estaba en manos de nuestros productores sino en las de los exportadores con filiales en todo el mundo. Además, los hacendados, aún los muy fuertes, —que eran sólo ellos los que podían dejar de vender la zafra para esperar una mejora en los precios— no podían mantener sus frutos estacionados mucho tiempo pues necesitaban del producto de sus zafras para cubrir los gastos de explotación. Hacia 1892 y 1893, cuando los precios bajaban más y más, la tensión se agudizó y dio cuenta de ella la prensa:

"Continuúa estacionada la exportación de los frutos del país... Existe una lucha latente entre los productores y los agentes de la exportación y los gremios saladeriles respecto al precio del ganado y de las lanas que, como se sabe no responden a los estados reales de los grandes mercados consumidores del exterior. Esta situación sin embargo, no podrá prolongarse más allá de marzo en que las necesidades creadas y los fuertes stocks de las materias primas de exportación han de considerarse de un modo insostenible". (133)

Los exportadores expusieron su punto de vista reprochando a los fuertes estancieros que se permitían el lujo de no vender sus zafras, estancar la corriente exportadora del país:

"Somos compradores de lanas en Buenos Aires y Montevideo. Ahora bien: allá calculamos que no resta más de la cuarta parte de la cosecha que exportar, mientras que aquí las barracas están atestadas y calculamos que no habrá sido exportada más de la tercera parte. Más de 2 millones de arrobas de lana o sean 5 millones de pesos están detenidas a la espera de precios mejores... Lo que noto es la facilidad y la abundancia de dinero que esa prolongada retención del artículo acusa... ¿Se puede decir... que no hay dinero en un país que demora la realización de su principal artículo y lo sostiene con recursos internos, aguardando que sea el mercado europeo y no él quién ceda?". (134)

Aunque los exportadores manifestaron cierta zozobra ante la retención, lo cierto es que en esta lucha el vencedor estaba designado de antemano. El gran propietario podría, tal vez, estar un año sin vender su zafra, pero no más. "Las necesidades creadas", como sostuvo el articulista de "El Siglo", también pesaban sobre él. El exportador en cambio, controlaba el mercado productor mundial y el

Uruguay, dentro de él tenía un peso ínfimo. El rasgo de país dependiente volvía a menguar las posibilidades económicas de la nación en una proporción que no puede menos que asombrar. Si la utilidad de los exportadores de lana se situó un año con otro en una cifra cercana al 20 % del precio de venta total de la zafra, eso significó que de cada cinco zafras, una perteneció íntegra a los exportadores. No tenemos porqué suponer que con los demás productos exportados sucedieran los hechos de otra manera. Es más, todo conduce a pensar que en el caso de los cueros secos, por ejemplo, el virtual monopolio del único gran comprador —los Estados Unidos— facilitó la organización de acuerdos de precios entre los exportadores, como sucedió en 1893. Partiendo de una utilidad para los exportadores similar a la evaluada para la lana llegaríamos a la conclusión de que —por lo menos— un año cada cinco de sus exportaciones lo tuvo que dedicar la República a pagar el servicio de exportación que le cobró la intermediación europea y norteamericana. Ello sin contar los gastos de fletes y seguros que también engrosaron las arcas de los países industrializados.

Si a esto le sumamos las ganancias que obtenían al mandarnos los artículos industriales —cuyo precio también fijaban ellos—, podemos comprender bien porqué cualquier desarrollo económico nacional tendía a dificultarse y cualquier crisis a agravarse más aún. Los servicios de exportación (comisiones, fletes, seguros, etc.) y la relación de los términos de intercambio (precios de venta de las materias primas y precios de compra de los productos manufacturados) estaban en contra nuestra.

4 — Tendencia al estancamiento de la producción rural

Aun cuando desde 1875 se podía advertir que los precios de nuestros principales productos en el mercado internacional tenían una tendencia marcada a la baja, durante los diez años del militarismo (1876-1886) ese descenso fue más que compensado con el aumento en volumen de las exportaciones de lanas, cueros, tasajo y gorduras.

Esa característica de la producción rural que llamáramos su elasticidad, encontró la causa originaria en la paz que el Militarismo impuso en el país. La paz fue el factor decisivo en el aumento de la producción, tuvo la misma función que en la República Argentina cumplió por esos mismos años la Conquista del Desierto. El Uruguay no incorporó una nueva región ganadera de 400.000 kms. cuadrados pero sin embargo obtuvo ganancias similares. Se puso en pie de trabajo toda la superficie apta del territorio para la cría de ganados y el efecto fue casi tan asombroso como el ocurrido en el país vecino que había anexado la pampa indígena. (135)

Las cifras de aumento de nuestra producción en los años del Militarismo ya fueron anotadas en el Tomo I. En relación al período

1877-1880, el aumento de los años 1881-1885 fue de un 32,8% en cueros secos y salados, un 57% en gorduras y un 41% en lana.

Nada de ello sucedió en los años críticos (1886 a 1894). Los contemporáneos tuvieron muy en cuenta la mortandad ovina de 1888 y 1889, y la sequía de 1890 a 1893, pero estos fenómenos ya los hemos valorado y creemos que su efecto negativo no debe ser exagerado. En alguno de los 9 años considerados en nuestro ciclo se aprecia la influencia del factor climático, tanto en la exportación de lana como en la de gorduras vacunas. En períodos más amplios sin embargo, la incidencia de estos factores es muy reducida. Lo esencial para explicar lo que de inmediato observaremos, el estancamiento de la producción ganadera del país, no reside en las adversidades del clima sino en una simple comprobación: el Uruguay había alcanzado el límite de su expansión como nación pastora. Con 16 millones de hectáreas aptas para ser explotadas no era posible alimentar a más de 8 millones de vacunos y 20 ó 25 millones de ovinos. Si se deseaba elevar la producción había que transformar el medio natural (la pradera existente) y el animal que en ella se nutría (el vacuno criollo). Como ello no se efectuó, las exportaciones de cueros, lana y gorduras tuvieron una tendencia al estancamiento. Al perder su elasticidad, la producción rural no pudo impedir que el país sintiera esta vez con todo su peso la caída de los precios en el mercado mundial.

Analizaremos a continuación tres de los principales productos pecuarios que prueban la afirmación anterior. (*)

Entre los años 1886 y 1890 los cueros vacunos secos y salados exportados alcanzaron un promedio anual de 1.892.000 unidades. El aumento sobre el quinquenio anterior (1881-1885) fue sólo del 4%. De 1891 a 1894 el promedio se elevó a 1.945.000 unidades. El aumento sobre el quinquenio anterior fue sólo del 2%.

Las gorduras vacunas experimentaron oscilaciones negativas para el país. De 1886 a 1890 el promedio anual de kilos exportados fue de 14.865.000, lo que implica en relación al período 1881-1885 un descenso del 10%. Entre 1891 y 1894 la cifra se elevó a 15.877.000 lo que significó un ascenso en relación al período 1886-1890 del 7%, ascenso que, sin embargo, no pudo lograr que la cifra alcanzara los excelentes niveles de comienzos de la década de 1880.(**)

La exportación de lana revela guarismos más alentadores debido a un mestizaje mayor con merinos de raza lo que hizo aumentar la productividad por cabeza ovina. Mientras el promedio en kilos de las exportaciones durante los años 1881 a 1885 era de 25 millones, en 1886-1890 se elevó a 32 millones (aumento del 28%), pero en 1891-1894 bajó a 30 millones (descenso en relación al período inmediatamente anterior: un 6%). Y si recordamos que fue entre

(*) El tasajo no lo hemos estudiado pues además de haber ya analizado la evolución de su exportación, no era un índice —en general— de la capacidad productiva del país, sino de la capacidad de compra de brasileños y cubanos, hecho que no sucedía con cueros, gorduras y lana ya que se vendía todo lo que se producía a los centros industriales de Europa y los Estados Unidos.

(**) Debemos advertir que en el cuatrienio 1891-1894, la elevadísima cifra de 1894 (19 millones de kilos exportados) oculta el importante descenso de los años de la sequía, 1891, 1892 y 1893.

1891 y 1894 que el precio de la lana experimentó oscilaciones más desfavorables para el productor uruguayo, se observará que los volúmenes de exportación, lejos de compensar, ampliaron los efectos de la crisis en los precios durante los años críticos. (136)

Todas estas cifras no demostraban una crisis de la producción interna. Como lo anotaron Juan Lindolfo Cuestas y Martín C. Martínez desde el Parlamento y la prensa, las fuerzas sobre las que el país vivía y se desarrollaba, bovinos y ovinos, se mantenían vigorosas. Pero es que allí radicaba el centro del problema: no en que hubieran disminuído sino en que no habían aumentado lo suficiente para compensar el descenso en los precios. (*)

El país dependiente estaba colocado ante una alternativa de hierro: sufrir la crisis o cambiar sus estructuras económicas para exportar más y compensar la baja. Quienes controlaban la vida económica decidieron que la nación debía sufrir la crisis; la nación, no ellos.

5 — Los cambios en nuestro mercado internacional

Entre los años 1886 y 1894 el Uruguay asistió a una serie de cambios —que señalaban tendencias de la evolución más que modificaciones drásticas— en el mercado europeo y norteamericano que compraba su producción. La historia de esos cambios, más que corresponder a la propia nación exportadora, corresponde a la historia política y económica de Europa y los Estados Unidos. El que nos hayan afectado demuestra, otra vez, la cualidad de país dependiente del Uruguay.

Los compradores cambiaban como a sus espaldas, respondiendo a factores de la evolución mundial más que a la influencia de la producción oriental. En el ascenso de la Alemania Imperial por ejemplo, (y como se verá enseguida) sólo podía correspondernos el papel de testigos.

El principal mercado de nuestros cueros salados seguía siendo la Gran Bretaña si bien, y esto constituía una novedad, fué seguida durante estos años muy de cerca por Francia. Sólo en 1888 y 1893 Gran Bretaña llevó el 42 y 45% de la producción total de cueros salados. En el resto del período 1886 a 1894 compró entre un 24 y un 39%.

Francia, que de 1880 a 1885 absorbió el 26%, durante el ciclo

(*) La exportación de los productos agrícolas no ha sido considerada aquí por una razón sencilla: su escasísimo peso. Entre 1886 y 1893 aportó al monto total de la exportación porcentajes inferiores al 4 % entre harina de trigo, trigo y maíz, y sólo en 1894 la producción agrícola tuvo cierta relevancia alcanzando a proporcionar a la nación el 11 % de sus valores exportados. Como con anterioridad a 1886 el panorama fue similar, podemos afirmar que la agricultura no contaba como factor determinante en la crisis del Uruguay rural, lo que no quiere decir, por supuesto, que los agricultores no sufrieran la crisis general, como lo veremos más adelante.

1886 a 1894, en 5 años realizó compras superiores al 30% y en 4 años algo inferiores a ese guarismo. Bélgica absorbió cantidades crecientes aunque irregulares, del 17 al 31%, como en el período analizado en el tomo anterior.

Alemania, en este como en otros rubros, comenzó a interesarse por los productos uruguayos cada vez más. Del 1 % en 1888 y en ascenso permanente, llegó al 7% en 1895.

Menos variantes en relación a épocas anteriores ofreció el mercado para nuestros cueros secos. El viejo predominio de los Estados Unidos se mantuvo. Con un 78% del total de cueros secos vendidos al extranjero en 1888 y un 50% en 1890 (año del mínimo) llegó a anular la influencia del segundo comprador tradicional, Francia, aunque apareció Italia con volúmenes variables (6,8 y 14% del total).

Es en el rubro lanas donde las modificaciones aparecen con más claridad. Mientras en la década anterior (1875-1885) Bélgica, Francia y Estados Unidos, en ese orden, eran los principales compradores, ahora (1886-1894), sólo Francia mantuvo su lugar. Con volúmenes que oscilaron cerca del 30% de la exportación global su participación fue similar a la del decenio anterior. Bélgica se mantuvo encabezando la lista de los compradores hasta 1889 (de un 34 a 47%), pero a partir de ese momento descendió a 31 y 25%. Los Estados Unidos perdieron su tercer lugar. Mientras llevaron el 27% de las lanas orientales en 1885, sólo nos compraron del 8 al 2% entre 1886 y 1894. Fue Alemania el país que más incrementó sus importaciones de lana oriental pues sustituyó a los Estados Unidos en el tercer puesto. Del 5% en 1886 y 1887, pasó al 11% en 1889, 1892 y 1893, al 13% en 1894 y al 14% en 1888 y 1891. La tendencia luego de 1895 se acentuará. Inglaterra, aunque pesa algo más que en el decenio anterior, compró con demasiada irregularidad para que pueda considerarse un cliente importante de lanas del país (el 14% en 1887, año máximo, 4 y 5% en 1888 y 1894, y menos del 1% en 1890, 1891 y 1893). Bélgica y Francia en un mismo plano y Alemania en el tercer puesto, con la anulación casi total de los Estados Unidos: ese fue el resultado de las modificaciones del mercado mundial lanero para el Uruguay.

Por la importancia de las mismas y por constituir la lana nuestro principal producto aislado, analizaremos algunas características de ese mercado y su relación con las lanas uruguayas. En primer lugar importa destacar que en relación a las lanas australianas, las del Río de la Plata eran consideradas inferiores en rendimiento y calidad. Las lanas australianas de mecha más fina, larga y limpia, con un rendimiento luego de lavadas que oscilaba entre el 40 a 50%, nos derrotaban en la competencia mundial. Las lanas del Río de la Plata generalmente cortas, finas pero sucias y que sólo rendían de un 35 a un 42% luego de lavadas, sufrían en su precio inferior la diferencia en calidad. Es cierto sin embargo, que la llamada de "Montevideo" se cotizaba a su vez mejor que la de "Buenos Aires" por ser más limpia y sobre todo de mayor rendimiento (de un 37 a un 42%, mientras la de Buenos Aires de un 35 a un 40%). (137) Para tejidos lujosos las lanas del Río de la Plata y en particular las del Uru-

guay por su finura, eran excelentes y podían enfrentarse a las australianas. Se caracterizó así la situación en 1885:

"No hace muchos años que la lana del Río de la Plata se empleó sólo para la carda-paños, casimires, etc.; a medida que su calidad mejoró encontró empleo para el peine y hoy día es empleada para mezclarla con lanas de Australia y ya es de absoluta necesidad para ciertas industrias, pues hay artículos que sólo con lana del Río de la Plata de la cruza del Rambouillet y Negrette pueden producirse en su perfección".

"Antes se buscaba la mecha larga y una fuerte naturaleza de lana; en la actualidad es la fineza que le da valor y ésta tiene sólo la del Rambouillet y Negrette". (138)

Preparando la industria textil géneros de creciente calidad, la finura de la mecha era cada día más importante y en ese sentido nuestras ovejas mestizas, cruza de criollas con Rambouillet o Negrette, podían esperar alcanzar un día a sus similares australianas. Esto empero, no nos abriría el gran mercado británico. En 1890 un periodista explicó el hecho:

"Los comerciantes ingleses residentes en Buenos Aires [lo atribuyen] *a que las lanas del Plata contienen una enorme cantidad de abrojo y que la maquinaria que se usa en el continente para separarlos, es mejor que la que se emplea en la Gran Bretaña; y que la hebra corta de aquellas es más adecuada para las clases de paños que se fabrican en Bélgica, Francia y Alemania que para los que producen los telares ingleses".*

"Pero esta explicación no me parece muy satisfactoria".

"Más bien parecería que el pequeño consumo de estas lanas en la Gran Bretaña se debe a las preferencias de comprar las lanas en las colonias de la madre patria, mientras que los corredores belgas, franceses y alemanes, que no están sometidos a la misma influencia, frecuentan más el Plata". (139)

De las dos interpretaciones que brinda el anterior artículo se deduce que ya en 1890 la maquinaria textil inglesa estaba anticuada frente a la más nueva y por lo tanto más perfeccionada de Alemania, Francia y Bélgica (ventajas de haber iniciado la revolución industrial con posterioridad a la Gran Bretaña); así como también que el régimen de la llamada más tarde "preferencia imperial" en relación a los productos de sus Dominios, ocurría ya en el Imperio mayor de la época.

La Gran Bretaña era un mercado interesante pero su industria lanera no era la primera en el mundo. En 1887 los kilos de lana consumidos por la industria se repartieron de este modo: (140)

Francia	190	millones	Kgs.
Gran Bretaña	180	"	"
Estados Unidos	170	"	"
Alemania	140	"	"
Rusia	90	"	"
Austria	40	"	"
Bélgica	40	"	"
Italia	32	"	"

El primer lugar correspondía a Francia que por estos años disputó a Bélgica el puesto de mayor comprador de lanas uruguayas. El tercer puesto a los Estados Unidos que luego del Bill Mac Kinley y la protección desmesurada que el Partido Republicano concedió a la industria, cesó casi de comprar lanas del Plata y de abastecerse de telas ya hechas en Europa. El cuarto lugar correspondía a Alemania. Como Alemania poseía una industria textil tan desarrollada y a la vez buscó, luego de realizada su unidad política en 1871, desplazar como proveedores de materias primas a Francia y Bélgica para beneficiar sus propios puertos (Bremen y Hamburgo), es natural que tendiera a convertirse en el tercer comprador de lanas uruguayas. Ya en 1885 lo advirtió "El Telégrafo Marítimo": *"La Alemania, que años atrás ha sido un fuerte comprador de lanas peinadas en Francia, en consecuencia de los altos derechos de Aduana, está estableciendo grandes fábricas de peinar y será cada vez mayor la cantidad de lanas sucias que importará".* (141) Previsión que se reveló certera así como la de nuestra Asociación Rural en 1891:

"[Se nota] *un notable progreso en los negocios directos de lanas del Río de la Plata para los centros fabriles alemanes. Nosotros atribuímos este movimiento ascendente en las importaciones directas a los elevados derechos aduaneros impuestos por el gobierno alemán a las lanas peinadas, hiladas y lavadas que se introducen en Francia y Bélgica, obligando de este modo a los industriales alemanes a operar en el Río de la Plata, lo que contribuyó a la mayor importación por los puertos de Bremen y Hamburgo del textil de la República Argentina y de la República del Uruguay".* (142)

De lo que se deduce lo que anotáramos al comienzo de este parágrafo: el cambio advertido entre los compradores de productos uruguayos no respondía a una modificación interna del país productor sino que era un mero reflejo del ascenso de algunas grandes potencias (Alemania), la industrialización acelerada y protegida desde adentro de otras (Estados Unidos), y la lenta pero ya segura decadencia de Inglaterra, vieja pionera de la industrialización. Sin embargo, aunque esto parece revelar más tendencias en la historia de los grandes centros mundiales que en la historia del Uruguay, es sintomático que nosotros experimentáramos pasivamente esas alteraciones. La dependencia del exterior halla en esto otra prueba. Nosotros no decidíamos a quién venderle la producción, eran ellos los que se repartían el mercado en medio de sus pujas imperiales.

Capítulo V
Causas de la crisis ganadera: El marco urbano: consumo y empréstitos

1 — El aumento de los consumos y sus causas

¿Qué sucedió con los 20 millones de pesos que el Uruguay acumuló durante el Militarismo? Los consumió una balanza de comercio desfavorable en sólo 4 años, de 1887 a 1890. ¿Por qué no se invirtió en el mestizaje de la hacienda vacuna, en la implantación de establecimientos frigoríficos nacionales, en la construcción de ferrocarriles por parte del capital local? ¿A qué se debió que el consumo de bienes suntuarios en 1889 fuera mayor que la importación de bienes de producción —alambre, arados y ganado de raza— para el medio rural?

Responder con claridad y pruebas fehacientes significaría diagnosticar una de las características más importantes de la economía y la sociedad uruguaya en el siglo pasado. No creemos poder hacerlo con absoluto rigor científico. Las fuentes consultadas permiten sin embargo, formular hipótesis, algunas más, otras menos viables, que la futura investigación deberá avalar. Pero no podemos evitar el tema: es demasiado central para explicar la crisis del Uruguay rural y del Uruguay todo.

Contemporáneos como Eduardo Acevedo y Martín C. Martínez desde "El Siglo", o el entonces joven estudiante de derecho Evaristo Ciganda (143), estaban acordes en señalar que una de las causas fundamentales de la crisis que estalló a mediados de 1890 en el Uruguay era el subido volumen de sus importaciones frente al estancamiento de sus exportaciones. Economistas modernos como el Dr. Carlos Quijano aceptan esa posición:

"Del 75 al 86, el país conoce una balanza de comercio, año a año —con la sola excepción del 85— favorable. Acumula en ese período según los valores oficiales, cerca de 20 millones de pesos."

"Entre el 87 y el 90, los años del boom y el año de la crisis, los

saldos negativos pasan los 21½ millones. El año que regista un mayor saldo desfavorables es el que precede inmediatamente al de la crisis...11 millones".

"...Parece que no puede negarse, referido el fenómeno al Uruguay, la existencia de una correlación estrecha entre los resultados favorables o desfavorables de ese comercio y la prosperidad o la depresión". (144)

Además de la caída en los precios de nuestros principales productos de exportación que ya hemos analizado, corresponde entonces, como factor esencial en la crisis del país, el aumento enorme de los consumos que alcanzó cifras altísimas en 1889.

No todos esos consumos eran de aquellos que los economistas califican como improductivos. Una cantidad importante respondía al establecimiento de los grandes troncos de vía férrea que precisamente entre 1888 y 1892 crecieron en una proporción nunca vista. Mientras en el quinquenio 1881-1885 se importaron 14 vagones, 45.498 durmientes, 29.141.214 kilos de hierro y acero y 6.044.591 kilos de rieles, en el quinquenio siguiente (1886-1890) se importaron 332 vagones, 538.014 durmientes, 46 274.703 kilos de hierro y acero y 34.712.174 kilos de rieles (145). La importación de rieles se multiplicó por 22, la de durmientes por 11, la de hierro y acero casi se duplicó y la de rieles se quintuplicó.

Evidente enriquecimiento (y progreso, según los conceptos decimonónicos) podría argüirse, ya que se trataba de desarrollar en la nación el más adelantado medio de transporte terrestre de la época. Pero un país dependiente (y sus investigadores cuando nacen en él), deben preguntarse dos veces las verdades que se les ofrecen como inmutables desde las naciones imperiales. ¿El Uruguay podía pagar un "boom" ferroviario como el sucedido? ¿No hubiera convenido una importación más lenta y acompasada con la evolución de su producción? ¿Respondía el ferrocarril afiebrado de 1888 a 1892 a la economía nacional? Plantear estas preguntas es ya responderlas negativamente. Los propios historiadores británicos, con objetividad que les honra, nos informan que la principal finalidad: *"...al organizar empresas ferroviarias parece que fue la de vender artículos manufacturados y los servicios mismos".* (146)

Y en un momento en que las dos industrias claves del desarrollo industrial inglés, el hierro y el textil, estaban perdiendo su carácter *"...netamente progresivo,* [se abrían] *nuevos mercados* [los del Plata], *de tal suerte que la exportación inglesa de hierro y de acero aumenta grandemente durante los años* 1887 *a* 1889, *principalmente con destino a la Argentina y a Uruguay, donde ha sido posible precisamente gracias a nuevas e importantes inversiones de capitales ingleses".* (147)

La importación de estos bienes de capital más que responder a una necesidad imprescindible de la economía uruguaya (y luego valoraremos, al estudiar los ferrocarriles, el grado de esa necesidad), era fruto de la necesidad (esa sí, imprescindible) británica de fortalecer sus industrias claves. Más nos hubiera convenido que los ingleses criadores de ganado de raza hubieran tenido mayor peso en la

economía de su isla para imponernos la importación de sementales. Pero la Gran Bretaña era un país industrial, hacía muchos años que había dejado de ser un país pastoril.

Si este razonamiento puede resultar opinable (aunque lo creemos bien fundado) mucho menos lo es otro argumento que ayuda a explicar el aumento creciente de las importaciones: el consumo suntuario.

El viajero norteamericano Theodor Child, que visitó nuestro territorio, describió el Montevideo de 1890:

"En las tardes de verano, la Plaza de la Matriz es el centro donde afluye la población; para entonces ha cesado el tránsito de carruajes y los tranvías son menos numerosos y menos ruidosos, los vehículos que van y vienen más elegantes, y se ven pasar muchas yuntas de soberbios caballos europeos... Las damas muy numerosas, están vestidas con los más hermosos y elegantes vestidos de verano, que les envían los exportadores de París... Las tiendas de Montevideo impresionan al viajero por la cantidad y el valor de los artículos de lujo que contienen. En las calles Cámaras, Sarandí y 18 de Julio, la mayoría de las tiendas se dedican al comercio de piedras preciosas ,joyas, objetos de plata, muebles, artículos de fantasía, objetos de arte, cristales y artículos de vestir y accesorios para las mujeres. Encontramos también allí muchas grandes casas de música y librerías importantes. En las vidrieras de los joyeros brillan los diamantes, los zafiros, las esmeraldas y los rubíes magníficamente montados. En las orfebrerías se ven adornos de tocador en plata maciza, ciselada o repujada, de alta calidad. Los vendedores de objetos de arte ponen a la vista piedouches *de ónix, floreros engarzados en oro labrado; artículos muy inútiles y costosos a la vez, destinados a regalos de casamiento, presentados en cofres de cuero marroquí forrados de seda azul y adornados en oro y plata; bronces mediocres representando motivos archiconocidos —el beso de Houdon, por ejemplo, o el Mercurio de Jean de Bologne— tapices de Oriente, muebles de fantasía de fabricación francesa, juguetes de París y todos los costosos bibelots de Viena, Batignolles y Yokohama. También se venden en algunos comercios cuadros al óleo, acuarelas, reproducciones facsimilares de motivos de París y Milán, pero cuanto menos hablemos del gusto de los Orientales en materia de arte será mejor. En cuanto a la elección de joyas y vestimenta, se las arreglan a las maravillas, logrando producir una viva impresión en el visitante extranjero..."*

Reténgase esta observación que luego de la descripción anterior hace el viajero: "*...gastan muchísimo dinero, lo que parecería indicar que son ricos y prósperos y que su suerte es envidiable*". (148)

Los motivos que llevaron a nuestra clase alta (urbana y rural) a invertir sumas cada vez más importantes en el consumo suntuario ya han sido analizados en nuestro Tomo I. Aunque menos que en la República Argentina, el estilo de vida en estos años de auge especulativo y gastos superfluos, estuvo marcado por una europeización de las costumbres y las modas que describió con ojo de buen

observador el viajero ya citado. Podría argüirse que un hombre llegado de la puritana Norteamérica exageró el pecado de nuestra pequeña Sibaris. Nada de eso. Las cifras de la importación revelan lo mismo que vió Child.

En relación al año 1887 el aumento de los consumos suntuarios efectuado en 1889 fue el siguiente: carruajes, 600 %; joyas y alhajas, 30 %; perfumería, 55 %; whisky, 220 %; aceitunas, 162 %; almendras, 57 %; camarones y langostas, 100 %; confites y turrón, 100 %; conservas alimenticias, 174 %; dátiles, 80 %; ostras, 70 %; salmón, 1.185 %; sardinas en aceite, 80 %; géneros de seda, 50 %; géneros de seda y mezcla, 100 %; camisetas de seda, 500 %; cortinas y cortinados, 70 %; guantes de seda, 100 %; medias de seda, 320 %; muebles, 38 %; relojes de oro, 68 %; relojes de plata, 213 %; relojes de mesa y pared, 66 %.

Este crecimiento puede valorarse todavía mejor. Los bienes de producción importados para el directo consumo del medio rural en el año 1889 sumaron $ 887.000 (alambre para cercos, $ 600.000; arados, $ 95.000 y ganado de raza, $ 191.776). Los bienes suntuarios reseñados en el párrafo anterior sumaron el mismo año 1889 la cantidad de $ 1.104.000! (149) (*)

Con esa cantidad el Uruguay pudo haber traído 10.000 animales de raza (a $ 110 cada uno, precio promedio) y no los escasos 700 que ese año importó. O pudo haber comprado 20 millones de kilos de alambre para cercar sus rutinarias estancias con potreros desmesurados de hasta 2.000 hectáreas (y no sólo los 12 millones de kilos que ese año arribaron a la nación).

Se puede atribuir parte del crecimiento de los bienes de consumo importados al aumento de la población montevideana. Entre 1884 (censo realizado por Nicolás Granada: 164.000 habitantes) y 1889 (censo realizado por la Junta Económica Administrativa de la Capital: 215.061), hay un incremento de 51.000 habitantes, o sea el 31 %. Inmigrantes casi todos ellos atraídos por los elevados salarios de una ciudad que se extendía y especulaba.

El aumento de la importación debe buscarse en este caso entre aquellos artículos de consumo popular. También comparando los años 1887 y 1889 hallamos un crecimiento en casi todas esas mercaderías, ¡pero cuánto más bajo es el porcentaje que entre las suntuarias!

El vino tinto y blanco de toda clase en cascos aumentó un 36 %; el azúcar se mantuvo en las mismas cifras; el arroz se elevó un 13 %; la fariña tendió a disminuir. De todo lo que cabría deducir que si el aumento existió en determinados artículos él no se debió a una mejora del nivel de vida de la población inmigrante trabajadora sino al aumento de su número. Y esto con reservas, pues consumos

(*) Una prueba adicional de la importancia de los consumos suntuarios en el período 1886-1890 la hallamos si comparamos el porcentaje de participación de Francia (el país que más nos proveía de esos artículos) en la cifra total de las importaciones (de un 17 a un 15 %), con igual guarismo correspondiente a los años de forzoso ahorro nacional entre 1891 y 1894 (el porcentaje desciende a un 13 % en 1891; un 12 % en1892 y un 10 % en 1893 y 1894).

típicamente populares como el arroz y el azúcar casi no sufrieron alteraciones.

No cabe duda: los que elevaron su nivel de vida por encima de las posibilidades nacionales fueron los integrantes de la clase alta. A ellos y a las "ventas forzosas" de bienes de producción británicos se debe el déficit de la balanza de comercio.

Ya Carlos María de Pena al describir el departamento de Montevideo en 1889 notó que desde 1872 a 1889 el crecimiento de la planta urbana de la ciudad alcanzó un 253 % y dijo entusiasta, sin advertir los riesgos: *"Tan asombroso crecimiento sólo ofrece términos semejantes de comparación con el rápido incremento de la edificación en algunas ciudades Norteamericanas"*. (150)

Fue a partir de 1885 que la edificación se desarrolló con ritmo de vértigo. Hasta 1890 el promedio de casas construídas fluctuó entre 1.100 y 1.500 cuando con anterioridad apenas si sobrepasaba las 500. (151)

Este ascenso repercutió de inmediato en la importación de materiales para la construcción (el portland se duplicó entre 1881-1885 y 1889-1890, entre 1887 y 1889 el barniz aumentó un 70 %, el bronce un 90 % y la masilla un 100 %). (152)

Construcción de casas para los recién llegados inmigrantes, hoteles-balnearios para los nuevos ricos con dudoso gusto en materia de arte, al decir de Theodor Child, barrios enteros para una clase media que luego no apareció (los edificados por la Compañía de Emilio Reus); todo ello contribuyó al desequilibrio económico y fue un buen ejemplo del mal uso de los capitales. (*)

(*) La casa del Presidente de la República Julio Herrera y Obes aunque un tanto atípica por lo fantasiosa y el rumboso estilo señorial, puede constituir un ejemplo del mobiliario y los objetos de las más lujosas residencias del período. "Portiers", "cenefas", "cortinados de paño de seda y sobrecortinados de tul bordados", "espejos de cristal de Saint Gobain", "sofáes y sofá curvo", "consolas"; "mesas ricamente esculturadas doradas a oro 18 kilates y tapizadas en Vélour de Gêne", o con "mármoles de Carrara"; "alfombras de lo más rico que se pueda conseguir haciendo juego con el tapiz del salón"; "arañas de bronce, de la fábrica Stevenson de Londres, con 24, 18, 5 y 4 luces"; "gran piano de concierto de Kapps"; "obras de arte, bronces y cuadros al óleo"; un comedor estilo imperio que "costó 30.000 francos, de roble, mármoles Tevere"; un gran juego de porcelana "que costó 30 francos la pieza"; "vinagreras de Bacarat y plata" y también los libros (¿por que nó?) pues eran los 31 tomos del Código Napoleón y "41 libros ricamente encuadernados e ilustrados con 500 grabados sobre acero de la Imperial y Real Galería Pitti, esta obra costó al Dr. Herrera 1.000 pesos y su adquisición le fue aconsejada por el inmortal Blanes". Tampoco faltó la sala de billar "estilo egipcio, palo de rosa con aplicaciones de marfil"; la sala de armas con "2 corazas completas de guerreros, 2 escudos a gas", etc., y la galería artística con decenas de óleos, uno atribuído al Tintoretto y estimado en 5.000 libras y otros excelentes Blanes, como la famosa Muerte del General Venancio Flores. Un óleo era por demás comprometedor: "Flor de Liz", gran cuadro premiado con mención especial en la Exposición de París, adquirido en 25.000 francos por el Directorio del Ferrocarril del Oeste en Londres, regalo peligroso para un gobernante porque provino de una compañía que poseía vitales intereses en el Estado. La bandera y el sable del general Lavalleja completaban la decoración. Tres carruajes terminaban de darle el sello al gran señor que siempre fue Julio Herrera y Obes. (153)

La capital se europeizaba, su clase superior cenaba en platos de porcelana sobre mesas con mármoles de Carrara menús preparados con salmón y conservas importadas; a los postres, el dátil arábigo hacía olvidar con su dulzor que

2 — ¿Imposibilidad o incapacidad del capital local para desarrollar el país?

Fue en estos años y más en la República Argentina que en nuestro país, que la necesidad de invertir productivamente los capitales se planteó como un tema fundamental. Los ferrocarriles y la naciente industria frigorífica parecían llamar al capital local.

En algunos artículos de la Revista de la Sociedad Rural Argentina (que reprodujera nuestra Asociación Rural) (154) en 1884 se señaló:

"Desgraciadamente el espíritu de empresa no existe entre nosotros, debido a muchas causas, pero principalmente a la facilidad que tiene el capital para emplearse con gran provecho en industrias y especulaciones seguras y productoras, lo que lo induce a no tentar nuevas sendas, ni exponerse a riesgos desconocidos, cuando los viejos y trillados caminos le ofrecen aún grandes recompensas".

"Es por ello que estas empresas [los frigoríficos, los ferrocarriles] *que vienen a explotar nuevas vetas de riqueza, por más que éstas parezcan valiosísimas, tienen que recurrir al capital inglés, que recorre el mundo en busca de lucrativo empleo.."*

"Es necesario, sin embargo, consultando los verdaderos intereses del país, que esta nueva industria [la frigorífica] *que va a remplazar a la grasería y tal vez al saladero, se radique aquí y se trabaje por compañías y con capitales nacionales".*

La opinión del periodista coincide con la del historiador británico contemporáneo A. G. Ford, cuando sostiene que:

"En realidad los fondos internos estaban disponibles para la realización de hipotecas y otras operaciones bancarias, en tanto que existía un mercado de valores de carácter primitivo: La Bolsa". (155)

La tesis podía expresarse así: el capital local, escaso como en todo país nuevo, se dedicó a los negocios más lucrativos y en particular a la usura con los particulares (hipotecas y préstamos) y el Estado (deuda pública interna). Allí era posible obtener una utilidad pocas veces inferior al 18 % anual. Y esto, en efecto, sucedió en el Uruguay y en la Argentina. El capital británico que lograba en su lugar de origen un 3 % escaso, hallaba en el 7 % que garantizaban los Estados del Plata a las empresas ferroviarias y frigoríficas, un poderoso aliciente.

el precio del cuero vacuno seco había descendido un 41 %. Pero, como dijera Eduardo Acevedo de Juan Zorrilla de San Martín, nuestro embajador en España, "el tasajo era tema demasiado prosaico para la mesa de un poeta". Debe advertirse sin embargo, que Zorrilla de San Martín fue un poeta, así como Julio Herrera y Obes un gran estadista. No podría afirmarse lo mismo del grueso de nuestros noveles burgueses.

Todos los muebles y objetos de la casa de Julio Herrera y Obes fueron rematados en julio de 1905, cuando el ex-Presidente se encontraba en la miseria. La lista de los principales adquirentes señaló el cambio social que se estaba operando; el viejo patricio remató sus pertenencias a los nuevos ricos: el saladerista Rosauro Tabares; el doctor Domingo Mendilaharzu, Pedro Etchegaray. La nota irónica la proporcionó uno de ellos: el escribano Benito Montaldo compró el juego de porcelana pues sus iniciales coincidían con las de la madre de Julio Herrera y Obes: Bernabela Martínez. (Ver "El Siglo" del 20 de julio de 1905).

Otros sin embargo matizan esta explicación. El historiador inglés H. S. Ferns manifiesta que:

"La religión de la comunidad...,· el sistema educativo, la estratificación social y la tradicional escala de valores que tenía su origen en España, predisponían a los miembros de esa sociedad [la rioplatense] *a fundar su poder en la posesión de tierras, en el ejercicio de profesiones y en un limitado número de actividades comerciales. En esta fase de la historia argentina, la posesión y dirección de complicadas empresas financieras, industriales y de transporte tenían poco interés para los grupos nativos dominantes. El Ferrocarril Central Argentino, por ejemplo, procuró interesar a los argentinos para que invirtieran dinero... Los directores abrieron una lista especial para accionistas sudamericanos y promovieron reuniones en Buenos Aires. La respuesta fue decepcionante. Los Anchorena, tal vez la familia más poderosa y seguramente la más rica de la Argentina en esa época, invirtieron £* 200 *y nunca aumentaron sus acciones..."* (156)

Ricardo Newton desde la Revista de la Asociación Rural del Uruguay, aunque sin desentrañar causas, opinó en 1887 igual que Ferns en 1960:

"...los capitales del país son tan escasos... que ellos no se embarcan sino en aquellos negocios de que creen sacar lucro inmediato. En los dudosos para ellos, como son todas aquellas empresas nuevas, difícilmente se les puede inducir a entrar; y esto nada tiene de extraño en el comercio en general, cuando ni aún los mismos hacendados han sido capaces de reunir el capital necesario para establecer una usina completa, con sus sucursales establecidas en Europa, para la propaganda y expendio de la carne fresca..."

"...nuestros hacentados... han demostrado tener poco espíritu de asociación o más bien dicho un espíritu con tendencia demasiado independiente, pues la puede haber en demasía. Los miembros de cada gremio entre sí se deben en todas partes y en todo tiempo, ciertas obligaciones recíprocas. Es un deber de socialismo, del que hoy necesita Juan y mañana lo necesita Pedro". (157)

Hay que advertir sin embargo, que el reproche al capital local, certero en el fondo de la cuestión, no es completamente justo en el caso de la República Argentina por lo menos. La Sociedad Rural de dicha nación fundó en 1884 "La Congeladora Argentina" con un capital de un millón de pesos papel. La empresa declinó y concluyó quebrada. (158) La misma Sociedad Rural explicó las razones del fracaso:

"...que ha desmoralizado hondamente la opinión. [Esta] *compañía patriótica nacional.. carecía de los medios de vida necesarios para terminar el ensayo, y... sin influencias ni relaciones en Europa fue naturalmente víctima de los carniceros ingleses que le impusieron la ley de sus precios por la carne que no llegó podrida... La Congeladora se constituyó por acciones y al poco tiempo su escaso capital se reunía difícilmente, pues si muchos pagaban sus cuotas, otros eran remisos... Las angustias comenzaron..."* (159)

Además de la reticencia en proveer de fondos a la nueva em-

presa, es evidente que no resultaba tan sencillo como los historiadores británicos parecen suponer, competir con sus antepasados. Conocimiento del mercado, ventajas de ser inglés para tratar con ingleses, hostilidad a ensayos de corte nacionalista de los países dependientes, todo influyó tal vez tanto como nuestra propia apatía, para desviar el capital local de las colocaciones productivas y mantenerlo en las colocaciones suntuarias.

Para explicar esta modalidad cultural en el uso de los capitales (que de ello al fin se trata), pensamos que los dos factores señalados por historiadores contemporáneos y fuentes de época debieron actuar. La usura era más provechosa y menos riesgosa que la inversión productiva. El afán de seguridad en una sociedad en permanente modificación política y económica, con fortunas que desaparecían al vaivén de los cambios de gobierno (sobre todo en el Uruguay), volvió a los capitalistas locales en extremos tímidos. Sólo así se explica, por ejemplo, que en los años de crisis el Banco Comercial, como luego probaremos, mantuviera casi todo su capital improductivo sin efectuar ninguna clase de colocaciones, a no ser las muy seguras y por lo tanto muy escasas. El factor histórico fundamental señalado por Ferns, "religión", "sistema educativo", "estratificación social" y la "tradicional escala de valores que tenía su origen en España" nos parece también de un peso inmenso que ya hemos puesto de relieve al caracterizar la conducta de nuestro patriciado en el Tomo I de esta obra. La falta de espíritu de empresa de que se quejó el articulista de la Revista de la Asociación Rural del Uruguay en 1887 no era más que un fruto de esa escala de valores. Ella también incluía la ostentación y el consumo superfluo, índices de posición social en una sociedad donde el rango se conquistaba más por lo visible que por la jerarquía que otorgaba la tradición (sociedad nueva fue la nuestra, no debemos olvidarlo, aunque con pautas de conducta a veces añejas como en este caso).

De todo lo que se deduce que uno de los motivos que acentuaron la crisis del Uruguay rural (y del país todo) fue el uso inadecuado de los capitales ahorrados durante los modestos años del Militarismo

3 — Los empréstitos de la City

A partir de la unificación de las Deudas Internas efectuada en 1883, el Uruguay se convirtió en un gran país deudor de la City londinense. Los empréstitos anteriores colocados en esa plaza no lograron desplazar al capital local de su función financiadora del Estado. En cambio, luego de 1883 esa función pasó poco a poco a manos del capital británico.

"Al abordarse la unificación de la deuda en 1883 *la gran masa de los fondos públicos estaba localizada en el país. El servicio de intereses y amortización correspondiente al mes de Abril de* 1884 *demostró que en Montevideo había* 6.808,500 *libras esterlinas de Uni-*

ficada y en Londres 4.318.500. *Pues bien, el 1º de enero de 1890 el stock de Montevideo había bajado a* 2.992.230 *libras esterlinas y el de Londres subido a* 7.776.800...".

A ello deben agregarse los empréstitos contratados en plena fiebre especulativa: el de Conversión y Obras Públicas de 20 millones destinado al pago de los Consolidados de 1886 y que sirvió —negociado mediante— para fundar el Banco Nacional en 1887; el Municipal de 6 millones; y en 1890, el Empréstito de 9.400.000 pesos para rescate de Bonos del tesoro caucionados en Londres y cubrir el déficit presupuestal.

"*En conjunto* 35½ *millones de pesos, que agregados a la exportación de Unificada daban un total de* 55 *millones nominales, sin agregar operaciones particulares como la venta de los tranvías a un sindicato inglés en* 1889, *por seis millones de pesos*". (160)

La gran casa bancaria Baring Brothers, intermediaria en casi todas estas operaciones, conocía perfectamente bien el destino de estos empréstitos. A pesar del título pomposo de alguno de ellos, las inversiones productivas no fueron atendidas, y si exceptuamos el buen uso que intentó hacer del suyo la Junta Económico-Administrativa de Montevideo con el llamado Municipal (perdido en su mayor parte entre los depósitos de los bancos quebrados en la crisis), los restantes financiaron el movimiento especulativo de 1887 a 1890. En descargo de la casa bancaria británica cabe señalar una paradoja financiera de los Estados del Plata. Como su renta esencial eran los derechos de Aduana (y las importaciones las recargadas, no las exportaciones), cuanto más comprara el país en el extranjero más rico aparecía el Estado, siendo que, en realidad, más pobre se volvía la nación si no aumentaba paralelamente sus exportaciones. Y los años 1887 a 1889 fueron de gran consumo y excelentes recaudaciones por concepto de derechos aduaneros.

Lo que el historiador británico Ford creyó que debía ocurrir de acuerdo con la estricta lógica económica, no siempre sucedió:

"*Las actitudes de los prestamistas estaban ampliamente influídas por el funcionamiento de la economía* [rioplatense]: *si aumentaba tanto el valor de las exportaciones como el ingreso, era posible que las cargas existentes por el servicio de la deuda externa fueran satisfechas sin dificultad y que aumentaran los dividendos*". (161)

La aparente anomalía se explica por lo que dijéramos: los recursos del Estado no eran un buen índice —a corto plazo por lo menos— de la capacidad económica de la nación. A largo plazo, naturalmente que sí. Porque ocurrida la crisis, el país debía contraer sus importaciones y por lo tanto disminuían las rentas aduaneras que eran la garantía de cobro de los prestamistas británicos. Pero ello sólo ocurría una vez que la crisis se desataba. No existía aviso previo, a no ser para los que tuvieran singular olfato.

De hecho los empréstitos británicos funcionaron durante el pequeño ciclo 1886-1890 para ocultar el déficit de la balanza comercial provocado por el ascenso de los consumos y la baja de precio de nuestros principales productos de exportación. Ya lo advirtió Martín C. Martínez en agosto de 1890:

"...*el gobierno... contrajo el empréstito de* 20 *millones y des-*

pués el municipal, y fue debido a este medio artificial que la crisis de la producción... no se hizo sentir y que en vez de una contracción benéfica del consumo y una depresión suave de los valores, tuvimos una importación y una valorización cada vez mayores". (162)

Se puede sostener asimismo que del endeudamiento excesivo del Uruguay no sólo fue responsable el Gobierno y el círculo de especuladores que lo rodeaba sino también la propia banca británica. El mito según el cual todos los banqueros ingleses fueron prudentes hasta el exceso recibió en la crisis rioplatense de 1890 su desmentido más rotundo. La clase media británica que colocaba sus ahorros por intermedio de los gigantes de la alta finanza (Baring Brothers, por ejemplo) hubiera deseado una administración más conservadora de los mismos. Ferns ha escrito:

"Los inversores británicos no hicieron grandes fortunas en la República Argentina... Las grandes fortunas tocaron a los intereses rurales, a los banqueros inversores que negociaban títulos, y a los intereses comerciales..." (163)

La extensión de este razonamiento al Uruguay se impone. Cuando la prensa especializada francesa comentó el arreglo financiero a que llegó el Gobierno uruguayo con sus acreedores en 1891, tuvo palabras muy severas para enjuiciar la irresponsabilidad de los círculos de la alta finanza inglesa al haber concedido los empréstitos y envuelto en ellos a buena parte de la burguesía europea.

Dijo el "Journal des Economistes" en setiembre de 1891:

"Gracias a la intervención del Consejo de Tenedores de bonos extranjeros de Londres, poderosa institución creada por iniciativa particular para proteger los intereses de fondos extranjeros, que ha intervenido en Egipto, en Turquía, en diversos Estados de América del Sur, y que, compuesta como está de representantes de la alta finanza inglesa, obra más bien en interés de los grandes tenedores que de los pequeños, acaba de votarse un concordato en una reunión a que asistieron cerca de 200 personas que habían comprometido sus capitales bajo la fe del gobierno del Uruguay, de sus compromisos y de los prospectos de los banqueros emisores".

"La reunión ha sido tumultuosa..."

"El Consejo de los tenedores de bonos extranjeros ha ejercido una presión muy viva para hacer aceptar el proyecto de concordato..."

Luego las reflexiones para demostrar que los prospectos de los bancos emisores sólo tenían como finalidad arrastrar a incautos inversionistas:

"En primer lugar, resulta claramente que el Estado nunca pudo hacer frente a la carga de la deuda exterior con sus propios recursos. El delegado señor Ellauri, encargado de negociar el concordato, ha tenido la desfachatez de declarar en una conversación que el monto de los cupones desde 1883 ha sido siempre anticipado por los banqueros europeos. Las cifras de los presupuestos eran falsas..."

"Es evidente que si en 1888 los Baring no hubieran concluído el empréstito del 6 %, el deudor no habría podido hacer frente a sus compromisos desde aquella época, lo que habría salvado el dinero empleado por el público en el nuevo empréstito de 1888".

Y el corolario lógico: *"Los banqueros nunca se han preocupado*

de la verdadera situación del Estado deudor, sino únicamente de la disposición del mercado, y aún han apreciado mal esta disposición". (164)

La "desfachatez" (forma un tan despectiva pero lógica ya que se trataba para el economista francés, de un "indígena") del ex-presidente de la República, José Ellauri, había descubierto la irresponsabilidad de la alta banca británica.

Cuando a pesar de la moratoria y luego del arreglo concertado en 1891 hubo que recomenzar los pagos a los prestamistas extranjeros, el país asistió a la sangría del oro. En medio de un circulante enrarecido a raíz de la crisis bancaria de 1890 y 1891, la única base metálica de nuestra moneda, el oro, debía hacer su peregrinaje a Europa para abonar intereses y amortización de las deudas contraídas bajo el signo de la especulación y la ausencia de responsabilidad de gobernantes orientales y banqueros británicos.

Fue entonces que un tibio o virulento nacionalismo (dependía de quien expresara la opinión), comenzó a entreverse en los diarios montevideanos, aún en los más conservadores como "El Siglo".

La restricción del crédito interno que era la consecuencia más visible de tener que abonar las deudas externas provocó innumerables quejas. Martín C. Martínez en abril de 1892 advirtió que en el Uruguay la balanza comercial con superávit era fundamental pues poseíamos una balanza de pagos deficitaria. Anotó con sagacidad que muy distinta era la situación de Inglaterra y por lo tanto otros los lujos que la patria de la libra se podía permitir y nosotros no.

"Pasa entonces aquí lo contrario que en Inglaterra, país principalmente importador de materias primas y que con sus inmensos capitales diseminados en todo el mundo hace a los demás pueblos tributarios de su mercado monetario, lo que le permite mirar impasible el desequilibrio aduanero". (165)

Eduardo Acevedo a su vez, hizo notar que las fugas de oro no se debían sólo a los empréstitos que teníamos la obligación "moral" de abonar sino también a que *"Una buena parte de nuestro capital monetario ha emigrado y emigra a Inglaterra en pago de dividendos, intereses y amortización de todos los títulos particulares y públicos".* (166)

José Batlle y Ordóñez fue más exaltado y también más realista cuando afirmó en 1891 que "...*la causa principal de nuestra crisis* [es] *la exportación de oro que se hace en el país de todas maneras y en todo sentido. Hacíamos notar que a la exportación del oro de los intereses y amortizaciones de las deudas nacionales, que un diario consideraba como única exportación, se agregaba la corriente de pequeños envíos que hacen a sus familias residentes en el exterior, los extranjeros habitantes de la República; los dividendos de ganancias de Sociedades anónimas con directorios y capital suscripto en otros países, tales como el Banco de Londres, el Gas, las Aguas Corrientes, los Tranvías, los Ferrocarriles, la Fábrica Liebig, las compañías de vapores, etc.; el producto de nuestra industria ganadera del Norte del Río Negro, donde casi todos los campos pertenecen a acaudalados brasileros que residen en Pelotas o en Bagé y tienen*

sus depósitos y aún sus cuentas corrientes en los Bancos de Río Janeyro..." (167)

Los acontecimientos hacían aflorar una conciencia nacionalista. Las propias empresas extranjeras comenzaban a ser puestas en tela de juicio en lo que tiene que ver con sus aportes a la "civilización" del Uruguay.

El hecho tiene su comprobación matemática. Mientras en el período de violenta restricción del consumo, 1891-1894, la balanza comercial arrojó un superávit de 33 millones de pesos, las entradas de metálico sólo fueron de 21 millones. Por lo menos 12 millones quedaron en manos de los inversores extranjeros. (168)

Razón tenía "El Siglo" de 1893 cuando decía que "*los empréstitos públicos y los capitales de todo género invertidos aquí tenían fatalmente que absorberse la parte del león en nuestros saldos favorables del comercio internacional*". (169)

Resumiendo: el uso original que el país dio a los capitales logrados durante los años de forzoso ahorro (1876-1886), malgastándolos, unido a los empréstitos y las inversiones extranjeras que a largo plazo significaban una sangría importante de la base monetaria del país, el oro, tuvieron una influencia decisiva en la restricción del crédito. Cambiar el esquema monetario tradicional se reveló imposible, como después estudiaremos, ante la fuerza del círculo orista local e internacional. En un momento en que la campaña, para realizar su imprescindible transformación necesitaba capitales baratos, el capital local sólo le ofrecía la usura.

Un diario conservador y representativo de los intereses del alto comercio lo confesó en 1890:

"*...el retraimiento del crédito es general en todo el país, y tiene que encarecer las condiciones de la producción, obligando a los estancieros y agricultores a marchar más lentamente o a someterse a los intereses usurarios que prevalecen durante las épocas de crisis*". (170)

PARTE II
LAS SOLUCIONES PROPUESTAS A LA CRISIS GANADERA

Introducción

La "plétora" de nuestros ganados y el descenso de precios en los principales productos exportados por el Uruguay plantearon a estancieros, saladeristas y Gobierno, la necesidad de buscar nuevas salidas para las carnes que a la vez que valorizaran el novillo y el capón, eliminaran el problema causado por su abundancia.

El Gobierno impulsado por los estancieros y su gremio, la Asociación Rural del Uruguay, aprobó leyes de exenciones impositivas y garantía de interés para compañías frigoríficas, de carnes conservadas y exportadoras de ganado en pie. Pero la escasez de ganado mestizo —así como las dificultades técnicas de la industria del frío en ese momento para congelar bovinos— determinaron el fracaso de estos ensayos.

Los saladeristas por su parte trataron de abrir nuevos mercados, especialmente en Europa, para el tasajo. Problemas impositivos en los posibles países receptores pero sobre todo problemas vinculados a los hábitos alimenticios de los codiciados consumidores ingleses, también condenaron esta iniciativa.

En resumen, el mercado inglés de carnes presionó al Uruguay (como a todos los países con fuertes existencias de ganado) para que lo abasteciera. Pero ese mercado no estaba dispuesto a recibir lo que el Uruguay ya tenía desarrollado (el tasajo) sino lo que el Uruguay podía lograr si modificaba sus haciendas.

Capítulo I
La demanda europea de carnes

1 — Alimentos para la clase obrera europea

Los países industrializados de Europa (en particular Gran Bretaña) requirieron de las naciones que los abastecían con materias primas no sólo aquéllas que luego de procesadas reingresarían a la corriente del comercio mundial en forma de objetos manufacturados, sino también alimentos baratos para su proletariado creciente. De esta manera fue posible responder a una doble necesidad de la economía capitalista: mantener los salarios dentro de una escala que permitiera la competencia con los demás centros industrializados del mundo, y satisfacer las demandas de una clase social cada vez mejor organizada en sindicatos poderosos que no se conformaba con la situación a que la tenía reducida el capitalismo pionero de comienzos del siglo diecinueve.

"Las sucesivas concesiones que el mayor impulso de los [sindicatos] *impedía denegar, reducían paulatinamente la jornada de trabajo y aumentaban en análoga proporción el monto de los salarios. El desequilibrio resultante era preciso reclamarlo en forma de alimentos de bajo costo que solamente podían proveer los países dependientes y coloniales..."* (171)

En Gran Bretaña además, alimentar el proletariado industrial con carne del país ya no era posible debido al elevado costo de producción del hacendado inglés y escocés. Razas y prados mejorados, tierra en constante valorización, aumentaron a tal grado el valor del producto en un momento en que la burguesía industrial lo reclamaba más barato que el productor vernáculo no satisfacía las exigencias del país. Como lo ha dicho sagazmente el historiador argentino Ricardo M. Ortiz:

"La solución apropiada al manufacturero británico consistía en hallar lugares en los que las condiciones naturales o artificiales de las tierras y el clima permitiesen la cría en condiciones económicas y dónde la mano de obra fuese suficientemente barata para facilitar

la alimentación de su clase obrera a bajo costo y le permitiera con ello reducir todavía sus jornales". (172)

Los británicos lo confesaron con ingenuidad en 1912:

"Los fabricantes sobre los que descansa la riqueza y fama industrial de Inglaterra y Escocia, tienen una enorme deuda de gratitud hacia los pioneros del comercio de carne congelada, por cuyos esfuerzos sus obreros han sido capaces de adquirir carne buena y barata. Cuando se importó por primera vez carne congelada, había gran escasez de carne fresca a precios razonables en Lancashire y Yorkshire y en los distritos algodoneros en general. Frecuentemente era cuestión de comer carne una vez por semana; ahora se come dos veces al día". (173)

Aunque la situación fue algo distinta, el resto de la Europa industrializada o en vías de serlo (Francia, Alemania, Bélgica, ciertas regiones en Italia y España) sentía las mismas necesidades que la Gran Bretaña.

En 1887 nuestra Asociación Rural publicó un artículo de Ricardo Newton donde se comentó con alborozo esa necesidad que no sentían sólo los ingleses:

"...tenemos la Europa también con algunos cientos de millones de habitantes que poca carne comen, porque poca tienen. Tenemos la Italia, por ejemplo, donde se encuentran comarcas donde nunca comen carne, porque no la tienen a su alcance; hemos visto en la campaña de Buenos Aires muchos italianos venidos de esas comarcas, cuya voracidad para comer carne nos ha dejado atónitos, pues ha habido ejemplo de uno de ellos concluirse una res de carnero al asador de "una sentada!", y estos son los "nenes" que no saben comer carne... en su tierra". (174)

La Sociedad Rural Argentina lo dijo más crudamente todavía en 1888 en exposición elevada al Poder Ejecutivo de su país:

"La solución [exportar carnes argentinas a Europa] *interesa vivamente a los gobiernos europeos como único medio de atender a las necesidades de las clases pobres, armadas contra el Estado y contra el poder por el aguijón cruel y permanente de la carestía y a veces del hambre".*

Para eliminar los peligros de la revolución y el socialismo (fresco el recuerdo de la Comuna parisina de 1871 y oyéndose ya por toda Europa el estruendo de los atentados anarquistas), nada mejor que: "*La alimentación abundante y barata* [que] *puede ser el pararayos de la cuestión social europea".* (175)

Era fundamental ofrecer carne buena y barata a esos mercados ávidos de resolver su "cuestión social" que también era una "cuestión económica". Y allí estaban los pueblos pastoriles del mundo, donde la tierra era abundante, los salarios bajísimos y en consecuencia el novillo y el capón se obtenían a un reducido costo: Estados Unidos, Australia, Nueva Zelandia y las Repúblicas del Plata.

En la Gran Bretaña el problema del precio se había vuelto esencial. Mientras su producción se estancaba o aumentaba el costo, la carne se vendía cada vez más cara. En 1851 la vacuna de primera calidad se obtenía a $ 0.09 la libra, en 1861 a $ 0.13, en 1871 a $ 0.16 y en 1881 a $ 0.17. (176)

Sólo los países dependientes y coloniales podían ofrecer una solución y la ofrecieron ya en la década de 1880. Mientras la libra de carne de capón escocés se vendía en Londres en 1889 a $ 0.15 y la de su similar inglés a $0.14, la carne del capón neo-zelandés helada, que ya había invadido por esos años el mercado, era entregada al consumidor a $ 0.08. (177)

La carne de los capones del Río de la Plata que comenzó a llegar en 1883, se cotizaba todavía algo más barato: $ 0.07 la libra (178)

Razón tenía el observador inglés de comienzos del siglo XX cuando escribió:

"Ha sido posible al público británico aumentar su consumo de carne en 30 años.. debido al bajo precio a que se ha vendido la carne congelada. El bajo precio... simplemente indica el bajo costo de producción en el país de origen. Al rebajar la cuenta del carnicero de un 25 a un 50%, seguramente el hacendado de Australia y Argentina ha conferido al ama de casa inglesa un beneficio de incalculable magnitud!". (179) (y a la burguesía dueña de los medios de producción).

Es importante destacar también que la Gran Bretaña era, dentro del conjunto de las naciones europeas, un país excepcional en lo que a los hábitos alimenticios se refiere. Unica nación con una industria ganadera muy desarrollada y de larga tradición (opuesta en ello a las regiones cerealeras como Francia, Alemania e Italia), el consumo de carne siempre había sido más elevado que en el Continente. En relación a Francia, el otro país europeo que también resultaba un buen consumidor de carne, Gran Bretaña llevaba, sin embargo, la delantera. En 1882 publicó nuestra Asociación Rural la estadística: 33 kilos de consumo anual por persona de todos los tipos de carne en Francia y 47 en Gran Bretaña. (180)

Otras fuentes coincidían con estas cifras y revelaban lo más importante del fenómeno: el consumo crecía en Gran Bretaña más todavía que la población. Mientras ella, en el año 1861, alcanzó los 28 millones de habitantes y consumió promedialmente 30 kilos de carne al año, en 1882 la población fue de casi 36 millones con un promedio de consumo de 47 kilos, de los cuales 20 ya eran importados de Estados Unidos, Australia, Nueva Zelandia y algunos países de Europa, como Holanda. (181)

2 — Las fuerzas sociales que se oponían al ingreso de los países dependientes en el mercado de carnes europeo

Aunque las necesidades alimenticias de los grupos industriales en los países de Europa fueran inmensas y existiera en el mundo una amplia región dispuesta a satisfacerlas en calidad y precios, no todos los grupos sociales de las naciones de Europa estaban acordes en fomentar la importación de carne. Como había pasado antes con el trigo, el problema se replanteaba ahora con la carne. En Ingla-

terra, así como fueron derrotados por Robert Peel los grandes "farmers" productores de trigo al ser derogadas en 1849 las "Corn Laws", también fueron dejados de lado cuando se trató del abastecimiento de capones y bovinos. Hubo evidente oposición de intereses entre el estanciero rioplatense, australiano, norteamericano y neozelandés, y los hacendados británicos. Con costos de producción muy elevados, los "farmers" se veían obligados a luchar con la carne norteamericana o argentina que partiendo de costos bajos se vendía en el mercado, como lo hemos observado, a mitad de precio.

Los hacendados británicos usaron todas las armas a su alcance para detener la irrupción de las carnes baratas del exterior. Desde la sospechosa acusación de que los novillos en pie infectaban a Inglaterra con la fiebre aftosa(hecho que paralizó el comercio de ganado en pie argentino en 1900) hasta la lógica desconfianza inicial del consumo hacia las carnes heladas y poco gustosas. (182)

La anécdota que relató Ricardo Newton en 1887 demostró que la resistencia del gusto no era fácil de vencer en la mesa aristocrática de un Lord y que ella tenía su origen en la propaganda de los "farmers" más que en el alimento importado:

"Este era un inglés, Lord de la clase acomodada de Inglaterra, que hace cosa de 3 ó 4 años tanto oía hablar y leer en el Times *de la carne australiana y de la controversia que sobre su buena o mala calidad se hablaba, que determinó un día probarla... El despensero ya se la había hecho probar a su amo, sin que éste supiera, y sin que hubiese hecho jamás objeción a ella, sino que al contrario, notaba que a su amo le agradaba y le contestó: "Señor, si hace más de un mes que vuestra señoría no come carne de carnero sino de esa australiana"... Pues... bastó que dicho Lord fuese presa de la maldita preocupación, ya le tomó algún gustito de... preocupación y concluyó por ordenar que no trajeran más carne australiana a su mesa".* (183)

Pero el rechazo, lujo de un Lord, no era factible en la mesa de las clases populares. Como lo enfatizó la Sociedad Rural Argentina en 1888:

"...es un error suponer que las carnes extranjeras abastecen la mesa aristocrática de Europa. Ese es el mercado limitado de la misma crianza y preparación artificial del ganado europeo. El grueso consumo requiere una carne barata, y esa no puede ser, sin duda, ni allá ni aca, la del Durham o la del Hereford puros". (184)

En realidad, aunque el "farmer" se reservara —y por cuánto tiempo nadie podía garantizárselo, visto los adelantos técnicos de la industria frigorífica que solucionarían al finalizar el siglo XIX el problema del congelado sustituyéndolo por las carnes enfriadas— la mesa aristocrática, el precio del ganado inglés descendía. En 1910 se calculó que en relación a 1880 el descenso en los bovinos alcanzaba a 1½ peniques por libra y en los ovinos a 2 peniques. (185)

En 1896 los hacendados británicos procuraron que el Gobierno los amparara frente a la competencia de los países que podían producir a muy bajo costo:

"The life stock journal", lamenta que se esté desarrollando en este momento un proceso histórico para echar al estanciero inglés

de su posición en el mercado de carne, como había sido echado del mercado de manteca por sus competidores continentales y americanos".

"El pánico entre los farmers es general y llegó a tal punto que la Cámara Central de Agricultura resolvió presentar una solicitud [a la Cámara de los Lores] *para que se obligue por una ley a los carniceros a marcar cada pedazo de carne de origen extranjero, visto que ésta se vendía al por mayor a* 0.137 *pesos oro el kilo y la carne inglesa valía* 0.17 *pesos oro el kilo..."*

"Mr. Bowen-Jones, representante del verdadero Cant inglés, dijo que era cierto que no se podía prohibir la importación de carne americana por motivos de competencia, pero sí por motivos de higiene y de moral, en atención a que los animales transportados en pie sufrían horriblemente en el viaje".

"La Agricultura", periódico bonaerense que consigna esta sabrosa cita, comentó irónicamente que los animales ingleses transportados hasta los mataderos no sufrían, así como tampoco *"los animales finos que Inglaterra exporta, éstos pasan una época de pura delicia durante el transporte".* (186) (*)

El puritanismo victoriano creaba una buena atmósfera para que el público se compadeciera del sufrimiento de los novillos que se embarcaban en pie desde Buenos Aires o Nueva York, pero la hipocresía tendía a cesar cuando el consumidor pensaba que podía pagar su tradicional plato de carne un 50 % más barato.

Si estos intentos de los "farmers" estuvieron condenados casi siempre al fracaso, ello se debió a la estructura de la sociedad inglesa. El grupo dominante fue la burguesía industrial y ésta dictó la política económica imperial. El libre cambio era fundamental si se deseaban alimentos baratos para la población obrera y se debía mantener aunque perjudicase a los "farmers" que hacía ya muchos años habían perdido el control político en la Gran Bretaña.

No ocurría lo mismo en el Continente. Allí, por diversidad de razones, la ganadería fue protegida de la competencia de los nuevos países productores de carne barata y el acceso de las regiones del Plata a esos mercados fue difícil cuando no imposible.

La Alemania de Bismarck desarrolló con miras más políticas que económicas, el ideal de la autosuficiencia, debido al cual la producción cerealera y ganadera estuvo fuertemente protegida. La Francia de la III República sabía que una de las bases sociales de la inconmovible clase media nacional residía en sus pequeños granjeros y agricultores. La tarifa Méline de 1892 fue reformada a pedido expreso de éstos y, con determinadas exigencias, impidió el acceso de las carnes rioplatenses (sólo las argelinas, dentro del Imperio galo, estaban exentas). La compañía Sansinena de Buenos Aires *"...abrió 3 depósitos en ciudades francesas, hizo un comercio*

(*) No todo eran pérdidas para el productor británico si nuestras exportaciones de carne progresaban. Al fin y al cabo, como debíamos proceder previamente al mestizaje de nuestras haciendas y las grandes razas de carne provenían de los condados ingleses, el cabañero obtuvo una ganancia importante al vendernos sementales.

considerable con ellas hasta que los agricultores asustados, presionaron al gobierno para elevar el derecho de la importación de 3 a 12 centésimos por kilo, y en 1891 a 33 centésimos, (de franco) lo que con el octroi, llevó el derecho total de importación a 2 peniques por libra". (187)

Dos peniques por libra representaban 8 centésimos por kilo de carne de capón, lo que, cuando el precio de venta era de 0.14, resultaba prohibitivo.

En el fondo de la cuestión un hecho social se impuso: en la Francia semi-industrializada de 1890 los agricultores tenían un peso todavía decisivo en las soluciones políticas que interesaran al proceso económico y el interés de industriales y clase obrera debía ser sacrificado. En la Gran Bretaña industrial los "farmers" ya no contaban. Esa era la nación que nos exigía alimentos baratos y de cierta calidad.

3 — Los Estados Unidos y los países dependientes entran al mercado inglés.

Gran Bretaña desde la década que se inició en 1850 había comenzado a recurrir a proveedores continentales (Dinamarca, Portugal, España, Alemania, Suecia, Holanda, Noruega, Bélgica y Francia). Pero sus necesidades crecientes y también el elevado precio la obligaron ya en 1875 a abastecerse en los Estados Unidos. Fue el comercio del ganado bovino en pie el que más se desarrolló desde una cifra de 299 cabezas en 1875 hasta alcanzar en 1890, 384.139. Carnes conservadas, y a partir de 1880, carne vacuna congelada, agregados al ganado en pie constituían el aporte norteamericano. La baratura de las tierras de Tejas, las formidables condiciones técnicas de las primeras fábricas de carne en Chicago y los bajos fletes de sus apropiados transportes, colocaban a los Estados Unidos a la cabeza de los proveedores de carne vacuna. (188)

Mas, como ya lo previera en 1887 el gobierno norteamericano, *"El único inconveniente que puede presentarse a nuestra exportación, es la posibilidad de que las necesidades del país crezcan con mayor rapidez que la producción, porque el consumo del país es la influencia que lo controla".* (189)

Por los años que estamos analizando esto todavía no ocurrió, pero no se hallaba lejano el día en que la previsión se cumpliera.

Mientras tanto las colonias se estaban transformando en un proveedor también fundamental para Gran Bretaña. El consumo de carne de capón y cordero, preferida en Inglaterra aún más que la vacuna, recibió una fuerte inyección con el aporte australiano y neozelandés. En 1880 se constituyó en Australia la primera compañía de carnes congeladas y el 2 de febrero llegó el cargamento a Londres. En 1881 se constituyó una sociedad similar en Nueva Zelandia y el

vapor Dunedin, luego de 98 días de travesía, arribó a la capital del Imperio en mayo de 1882.

El negocio resultó brillante para las dos posesiones británicas a pesar de la duración del viaje y la carestía consiguiente del flete. Las ovejas estaban bien mestizadas y los corderos neozelandeses pronto adquirieron un lugar de preferencia en la mesa del consumidor. En 1888 la "Willington Meat Export Company New Zealand" repartió un dividendo del 8 % y una cantidad algo inferior entre sus cargadores, los hacendados neozelandeses. (190)

El flete, sin embargo, era una carga pesada. Durante todo el período analizado (1880 a 1894 en este caso) fluctuó entre 5 y 2 centésimos la libra de carne, lo que significaba la mitad o el tercio del precio de venta en Londres. (191)

Este elemento no podían menos que considerarlo los rioplatenses. Desde Buenos Aires o Montevideo la duración del viaje se reducía a la mitad y aunque los fletes que debió abonar la primera compañía establecida en el Río de la Plata fueron muy elevados, al poco tiempo ellos descendían en un 50 % comparándolos con los que debían pagar neozelandeses y australianos. Sus carnes, empero, eran de mejor calidad que las nuestras.

Existiendo como existía un proveedor más cercano que sus lejanas posesiones, que podía proporcionarle las carnes tanto o más baratas que ellas, la Gran Bretaña no tardaría en hacer sentir su influencia para transformarnos también a nosotros en sus tributarios. Pero, el caso era, por lo menos el del Uruguay, que no estábamos preparados para ello. Otra fue la situación en la República Argentina.

Como poseía tres o cuatro veces más ovinos que el Uruguay y de mejor calidad en carnes (fruto de un proceso de mestizaje más largo y del desarrollo en ciertas regiones cercanas a Buenos Aires de las razas inglesas), los inversores británicos instalaron el primer frigorífico en 1882, "The River Plate Fresh Meat Co.", con un capital de £ 20.000 (algo menos de cien mil pesos oro), e hicieron su primer envío a la Gran Bretaña en 1883. Ese mismo año el francés Eugenio Terrasson creó el segundo establecimiento. Al siguiente, Gastón G. Sansinena formó la sociedad "La Negra" y en 1886 los ingleses Nelson & Co. construyeron otro establecimiento en Zárate. (192)

Las dificultades iniciales fueron importantes aunque finalmente vencidas. El primer arribo de capones en 1883 fue vendido a precios muy pobres pues los cuerpos tenían casi el tamaño de corderos. Hacia 1886 los envíos habían mejorado y el peso promedio de los ovinos congelados era de 24 kilos, 7 u 8 menos que el australiano. (193)

Además de la calidad inferior, neozelandeses y australianos ya tenían relaciones comerciales establecidas con las que había que luchar. La competencia —que beneficiaba a los consumidores británicos, naturalmente— fue tan dura que "*en 1887, las tres grandes firmas de la industria de la congelación en la Argentina, The River Plate Fresh Meat, Sansinena Hermanos y Nelson Co., se reunieron para proyectar una estrategia comercial. No podían dominar la situación, pues Australia y Nueva Zelandia juntas vendían dos o tres*

veces más que el Río de la Plata. Pero las tres empresas acordaron disminuir la producción, si un exceso de existencias amenazaba con la caída de los precios". (194)

La diferencia en precio de la carne vendida en Londres entre los capones coloniales y los argentinos todavía eran muy importante en 1890 (más de 1 centésimo por libra). (195)

El problema de la calidad seguía influyendo. Resolverlo significó utilizar todas las ventajas que la República Argentina sabía que poseía sobre las colonias: viaje más corto y flete más barato.

Mientras en 1885 del total de carne ovina congelada que los tres países enviaban a Gran Bretaña, la Argentina sólo proporcionaba el 24 %, en 1890 alcanzó el 31 %. (196)

Desgraciadamente para los países del Plata *"Cuando el frigorífico se orientó hacia la carne ovina... su aparición no resolvió el problema vacuno. Las razones son abvias: el bovino de entonces resultaba de calidad muy inferior a la requerida, por falta de clase y cuidados, los lanares eran, en cambio, producto de una ya larga mestización. Además las precarias instalaciones de los primeros frigoríficos y su escasa experiencia habrían de resolver mejor el problema de congelar una res pequeña y delgada, como la ovina, sin los inconvenientes que plantea similar operación con el vacuno, de grandes y espesas masas musculares".* (197)

El "Sud América" de Buenos Aires insistió en lo esencial al sostener en 1887:

"...existen en la República 6 fábricas de carne congelada, que en su mayoría no trabajan por falta de animales adecuados. Por esta misma razón la congelación se ha reducido hasta ahora a carneros. No es por falta de capital que esta industria no prospera, sino por falta de buena calidad en la materia prima..." (198)

Los estancieros bonaerenses comprendieron la deficiencia y en el censo de la Provincia correspondiente al año 1895 se encuentra ya una cantidad voluminosa de bovinos mestizos: un 50 %. Aunque el frigorífico no estuviera preparado técnicamente para su congelación, restaba otro camino que fue ensayado con éxito: la exportación en pie que venían haciendo desde hacía ya 20 años los norteamericanos.

En 1889 la Sociedad Rural Argentina inició los ensayos remitiendo 50 novillos hacia Francia. En 1890 se habían enviado 653 cabeza a la Gran Bretaña y desde entonces el progreso fue constante y decisivo para colocar los buenos mestizos que el saladero, además de no pagar bien, ni siquiera podía faenar ante la "plétora". En 1895 ya se exportaban casi 40.000 cabezas. (199) Aunque los gastos de transporte y cuidado de los novillos fueran crecidos, la diferencia entre los precios que habitualmente abonaba el saladero ($ 13 a $ 14 en esos años) y los que podía pagar el consumo inglés por animales mestizos era tan importante ($ 85) que el negocio se hacía imperioso. (200)

La competencia norteamericana sería fácilmente derrotada en este tipo de comercio. Dos poderosas razones obraban para ello como lo expresó Ricardo Newton en 1887: los Estados Unidos pronto debían cesar el abastecimiento de Gran Bretaña para proceder al

propio, y además, "...*podemos nosotros criar y engordar esa carne con mayor economía por la baratura de nuestros campos*". (201)

El radio geográfico que abarcaba a los países con bajo costo de producción cada vez disminuía más y más. Los Estados Unidos, en acelerado proceso de industrialización, quedarían colocados dentro de muy poco entre las áreas de alto costo. Un triste privilegio era el de los países del Plata al quedar junto a las colonias británicas como la otra gran área de bajos costos de producción. El estanciero argentino que escribió la frase antecedente, obnubilado por la ganancia que le iba a reportar sustituir a los norteamericanos en el abastecimiento inglés, no advirtió que la sustitución no era una derrota norteamericana sino la prueba de su triunfo: su transformación en país industrial.

Frigoríficos para el exceso ovino, exportación de ganado en pie para el exceso bovino, culminando este proceso iniciado en 1883 hacia 1895, lo cierto es que la República vecina había iniciado un camino que los uruguayos observábamos con envidia. De los intentos por imitarlo y las causas del fracaso tratará el capítulo siguiente.

Capítulo II
Los nuevos caminos ensayados para solucionar la crisis ganadera

1 — Soluciones legislativas propuestas por la Asociación Rural

> "...es sumamente sensato buscar el medio de armonizar perfectamente la suba de los campos con la prosperidad de la industria ganadera; y esto no podemos conseguirlo sino encontrando mercados que paguen las carnes de nuestros ganados a mayor precio del que hoy los vendemos para tasajo".
> (Discurso de Lucas Herrera y Obes en la Cámara de Representantes, 4 de setiembre de 1890. Tomo 110 del Diario de Sesiones. p. 162-163).

Desde los lejanos días de 1876 en que Modesto Cluzeau Mortet comentaba entusiasta los ensayos de Charles Tellier sobre la industria del frío, la Asociación Rural del Uruguay advirtió las ventajas que para el estanciero oriental tendría la apertura del mercado europeo de carnes. Al manifestarse en todo su vigor la plétora en medio de los crecidos costos de producción, la propaganda que se efectuaba en la Revista del gremio por nuevas formas industriales se acrecentó. (202)

En julio de 1885 varios diputados presentaron en Cámara dos proyectos de ley procurando, por el primero, liberar de derechos aduaneros a las nuevas fábricas de carne conservada que se instalasen en la nación, y por el segundo, garantizar una utilidad del 6 % sobre su capital a las empresas que exportasen carne fresca. La Asociación Rural nombró una Comisión Especial para estudiar estos proyectos integrada por hacendados y economistas de nota: Carlos Reyles, Luis Lerena Lenguas, Conrado Hughes, Manuel Lessa y el Dr. Carlos María de Pena. Párrafos de su informe consignan la preocupación del gremio ganadero frente a las dificultades por las que estaba pasando su producción, así como la necesidad de encontrar nuevas salidas para los sobrantes de novillos:

"La Asociación Rural faltaría a su misión si permaneciera in-

diferente ante los temores harto justificados por cierto, que asaltan a nuestros ganaderos, persuadidos ya de que el procreo anual excede a las necesidades del mercado interno... y a la demanda de los mercados externos... donde el tasajo y demás sustancias industriales y alimenticias elaboradas por nuestros saladeros y fábricas, sufren la concurrencia de otros países productores y quedan expuestos a las vicisitudes que con más o menos violencia influyen en la mayor o menor demanda del mercado consumidor..."

"En el estado actual del mundo económico y del régimen financiero, no podemos resignarnos a dejar hacer y dejar pasar..."

Y luego de esta realista condena al liberalismo en países nuevos, el informe consignó su apoyo a las exenciones impositivas contenidas en el primero de los proyectos aunque recomendó ampliarlas a las fábricas ya existentes (saladeros y "Liebig's Extract of Meat Co. Ltda."). Sobre la garantía de utilidad a los establecimientos frigoríficos el informe, donde se advierte la influencia del estadista que fue Carlos María de Pena, aunque aconsejó el sistema buscó rodearlo de las más estrictas garantías a fin de que produjera efectos benéficos a los estancieros y no fuera una carga más para el Estado. En relación al primer punto puso en guardia al Cuerpo Legislativo sobre el peligro que encerraría *"...toda protección especial y exclusiva a una industria o fábrica determinada.* [ya que] *se convertiría en monopolio y perjudicaría en general a las demás industrias... Por eso la Comisión se inclina a medidas de carácter general, que aprovechen de una manera positiva a las industrias madres, a aquellas de donde emana el movimiento de los valores que entran en la circulación nacional".* (203)

Es interesante comprobar cómo la Asociación Rural temió el desplazamiento total de las llamadas "industrias madres" (las antiguas, los saladeros) por las nuevas y sobre todo por el monopolio frigorífico. Existía una tradición gremial a este respecto pues estudiando los primeros efectos de la industria frigorífica en el mundo ya Domingo Ordoñana había escrito en la Revista de 1882, el riesgo que se podía correr si se concedían privilegios excesivos a determinadas empresas en detrimento de otras: *"...vendremos los productores a quedar en las condiciones que quieran imponernos o a continuar en la misma que nos encontramos..."* (204)

Además, para evitar que las futuras empresas burlaran a estancieron y Estado, menester era rodear la concesión de toda clase de garantías:

"...si se evitan esos peligros, si para la garantía se exige el previo empleo en el país de un capital de consideración, afectado en primer término y en favor del Estado a la responsabilidad de la garantía, si ésta, limitada a un período corto de tiempo, no ha de acordarse sino después de estar funcionando los establecimientos y realizados o vertidos los capitales en la proporción que la ley puede fijar, si la inspección de los balances de beneficios se controla por los medios directos o indirectos que sugiere una práctica comercial inteligente, y se confía la inspección a corporaciones o personas de reconocida idoneidad, la garantía... no representaría una carga

sensible para el Estado y no quedaría éste a merced de especulaciones reprochables o de ilícitos manejos..."

Excelentes propósitos sin duda, tanto más si se observa que los hacendados sugerían que se les entregara la "inspección" de los futuros frigoríficos para poner al productor a cubierto de cualquier expoliación y al Estado de "especulaciones" o "ilícitos manejos". ¡Era tan corriente en la época obtener una concesión legislativa para luego negociarla al mejor postor en el mercado de valores europeo!

El informe, verdadero programa de la Asociación Rural para solucionar la crisis, concluía pidiendo al Estado que fundara o protegiera de algún modo "...*el establecimiento de una cabaña modelo... confiada a la administración independiente, aunque controlada, de una corporación idónea o de una dirección administrativa competente y prolija*". "*Planteada la Cabaña modelo con ejemplares escogidos de las mejores cabañas europeas, se convertiría en semillero de nuevos ejemplares que, vendidos a precios módicos, darían como resultado en pocos años la transformación y la mejora de nuestros ganados...*" (205)

La Asociación advirtió que el mestizaje de la hacienda era el complemento ineludible de las nueva fábricas de carne y los mercados europeos. La cruza debía financiarla el Estado y la Cabaña Modelo estaría mejor administrada por "una corporación idónea" que no podía ser otra que ella misma. Aunque el interés gremial queda, tal vez, demasiado manifiesto, la posición de la Asociación fue madura y hasta cauta. Sin duda no representaba al grueso de los hacendados del país. Criadores distinguidos como Carlos Reyles y Conrado Hughes, de los primeros en proceder al mestizaje, economistas como Carlos María de Pena, podían advertir lo que la mayoría del gremio no quería reconocer: había que transformar las novilladas criollas para que los frigoríficos tuvieran sentido en el Uruguay.

El 15 de julio de 1887, plétora y crisis de precios ya acentuados, los proyectos sobre los que informáramos, convertidos en ley pero sin que llegaran a establecerse las codiciadas nuevas empresas, la Asociación Rural nombró otra Comisión Especial "sobre protección a la ganadería" que elevó su informe al Ministro de Gobierno Julio Herrera y Obes. Lo firmaban Luis de la Torre, Enrique Artagaveytia y Carlos María de Pena. En pleno cierre del mercado tasajero brasileño (año 1887) el gremio demandó del Estado medidas de protección concretas: a) Apoyo del Gobierno a las gestiones de los saladeristas para abrir nuevos mercados al tasajo concediendo una prima de un peso por cada 100 kilos de carne que se exportaran para los mercados europeos; b) Supresión del impuesto de Contribución Directa sobre los ganados y las construcciones rurales, reduciéndolo a un exclusivo impuesto sobre la tierra; c) Limitación del impuesto de Abasto que se cobraba en los centros urbanos; d) Envío de la ley que concedía garantía al capital de las empresas frigoríficas a los cónsules del país en el exterior para que la hicieran conocer de los círculos inversores; e) Disminución de los impuestos de exportación sobre los productos de la ganadería y saladeros, forma de paliar el descenso universal de precios. Finalmente se insistió

en el establecimiento de una Cabaña Modelo costeada o auxiliada por el Estado. (206)

La posición del gremio, aunque sin variar en relación a 1885, acuciada por la crisis se tornó más realista. Lo fundamental del pedido eran las exenciones impositivas y la referencia a nuevas formas de enviar nuestras carnes al exterior surgía como secundaria. En la práctica, como observaremos a lo largo de este tomo, casi todo lo pedido al Estado fue obtenido.

Las leyes de noviembre de 1885 que concedían exenciones impositivas a las fábricas de conservas y garantía de utilidad a las empresas frigoríficas, fueron votadas. Las cámaras elegidas bajo la vigilante mirada del Presidente de la República Máximo Santos, estanciero novel pero distinguido, sellaron una vez más la alianza del Militarismo con la clase alta rural.

El gobierno del General Máximo Tajes continuó esta política de otorgar beneficios a los hacendados. Se suprimió de la Contribución Inmobiliaria el impuesto sobre los ganados y las construcciones rurales; se eliminó (y no sólo se disminuyó, como pedía la Asociación Rural) el impuesto aduanero a las exportaciones de frutos del país. Dos únicos beneficios no pudieron obtenerse: que el Estado costeara una Cabaña Modelo (aunque hubo tentativas para ello) y que concediera una prima al tasajo exportado hacia Europa. De seguro era ya imposible, desde el punto de vista financiero, disminuir los recursos y tener que aumentar todavía los gastos.

Protección estatal no faltó para solucionar la crisis de la ganadería. La falla debe buscarse en la conducta económica de la clase alta uruguaya. El círculo orista urbano al negar crédito y someter la nación a la usura; la rutina de los grandes propietarios que les impedía advertir las ventajas del mestizaje; estos fueron los factores fundamentales del fracaso de los nuevos caminos que las leyes que estudiaremos a continuación procuraban abrir.

2 — El fracaso del frigorífico en el Uruguay

El 10 de febrero de 1885 Federico Nin Reyes, original hombre de empresa del país, presentó al Presidente de la República una extensa exposición sobre "la crisis ganadera en el Río de la Plata y medio de conjurarla". En ella, luego de abundar en argumentos ya conocidos sobre la plétora de ganados y después de hacer referencia lateral a la hostilidad entre saladeristas y productores provocada por el bajo precio a que abonaban las haciendas los primeros, concluía expresando:

"*Habiendo yo contribuído desde* 1867, *en Europa, a la aplicación Industrial de los principios científicos* [que dieron por resultado la industria del frío, pide para una empresa que se propone fundar]: *la garantía del* 6 % *de interés sobre un capital de* 10 *millones de*

pesos fuertes. La décima parte de este capital sería representada por acciones pertenecientes a personas de este país". (207)

Impulsado tal vez por la existencia de esta demanda, el diputado Antonio M. Rodríguez apoyado por los legisladores Pablo Varzi y Eduardo Mac Eachen, presentó un proyecto de ley en julio de 1885 por el cual el Estado garantizaba un interés del 6 % sobre el capital de la empresa o empresas que se establecieran en el país para exportar carnes frescas de ganado vacuno u ovino. La garantía se concedería siempre que la empresa o empresas emplearan un capital que no bajara de cien mil pesos y faenara al año por lo menos 20.000 vacunos u 80.000 lanares. En lo restante el proyecto se inspiraba en la ley de 1884 que había concedido un régimen similar a las compañías ferroviarias.

Antonio María Rodríguez señaló en la Cámara que el establecimiento de un régimen de garantías era fundamental para *"estimular el capital extranjero para que venga a emplearse en un negocio en el que no sabe que puede realizar utilidades".* (208)

La Cámara de Representantes discutió el proyecto durante el mes de octubre. Mientras algunos opinaron que el país carecía de mestizos suficientes para sostener un frigorífico y otros, como Juan Idiarte Borda, señalaron que la técnica del frío sólo solucionaría la plétora ovina pero no la vacuna (209), una Comisión especial introdujo algunas modificaciones al proyecto original. Estas buscaron asegurar a la nación la seriedad de las nuevas empresas así como su influencia en la solución de la plétora y la valorización del ganado. A su vez el Senado de la República amplió todavía más estas seguridades (210) y el resultado fue una compleja ley (211), promulgada el 30 de noviembre de 1885 por el Presidente Máximo Santos y su Ministro de Hacienda José L. Terra.

El Estado garantizaba el interés anual de 6 % a la empresa o empresas que por procedimientos patentados se establecieran en el país para preparar y exportar carne fresca con un capital no menor de 500.000 pesos. La garantía se elevaría al 7 % si las empresas contaban con un capital no menor de 3 millones. El total de los capitales garantidos no podría exceder de 6 millones. Las empresas interesadas deberían depositar una fianza del 1 % del capital para que el Estado otorgara las concesiones. Antes de hacerse efectiva la garantía las empresas debían cumplir las siguientes condiciones: a) Emplear en el país en construcciones terrestres y flotantes un capital que no bajase de 100.000 y 500.000 pesos (para las que gozaran del 6 % la primera cifra, para las del 7 % la segunda). b) Su exportación anual debería alcanzar un mínimun de 15.000 cabezas vacunas o 120.000 lanares por cada 500.000 pesos de capital. La garantía sólo duraría diez años.

Los capitalistas extranjeros sin embargo, no acudieron tan ansiosos como se había previsto. El autor del proyecto, Antonio María Rodríguez, dijo en 1890 que las razones del fracaso debían buscarse en las modificaciones que se introdujeron a su idea:

"Esa ley... no ha servido absolutamente para nada, y no ha servido porque los medios de fiscalización, las trabas establecidas...

para impedir que los intereses públicos se burlaran, fueron tales, que han hecho imposible que los capitalistas europeos pudieran acogerse a dicha ley".

Juan Idiarte Borda rebatió este argumento sosteniendo que existieron pedidos de capitales extranjeros pero en ellos se demandaban seguridades que el Poder Ejecutivo no podía otorgar, por ejemplo, el compromiso de no gravar la exportación por un período determinado. (212)

En verdad hubo dos propuestas presentada al Poder Ejecutivo en 1887. En ellas se insistía en que se modificara una cláusula: la garantía de utilidad debería tener una duración de 20 años y no de 10 como estipulaba la ley (213). La Argentina por su parte había votado una ley concediendo primas a la exportación de carnes congeladas que según nuestro Ministro de Gobierno Julio Herrera y Obes resultaba todavía más beneficiosa al capital extranjero.

¿Los defectos de la ley de 1885 impidieron el establecimiento de frigoríficos en el Uruguay? Pudieron haber contribuido, pero, luego de lo que sigue, el lector advertirá que no fueron la razón fundamental.

Casi toda la Cámara pareció haber olvidado que desde 1884 funcionaba un frigorífico en el Uruguay y que sus negocios marchaban muy mal en su planta del departamento de Colonia.

George W. Drabble, el inglés Presidente del Directorio del Banco de Londres y Río de la Plata, creador del "Buenos Aires Great Southern Railway", de la "City of Buenos Aires Tramways", del "Buenos Aires Western Railway" y fuerte tenedor de deuda pública argentina y uruguaya, fundó en Londres en el año 1882 la "River Plate Fresh Meat Co. Ltd." (214). Establecida la Sociedad primero en la provincia de Buenos Aires, Campana, el 14 de julio de 1884 inauguró un pequeño establecimiento frigorífico en nuestro departamento de Colonia (215) del cual dió alborozada cuenta un periódico local: "El Orden" (216). Manuel Criado Pérez lo describió así:

"El establecimiento se halla situado a milla y media de la Ciudad [de Colonia], *sobre la barranca de mayor altura, en la ribera frente al puerto, teniendo* 40 *cuadras de terreno de pastoreo, divididas en* 2 *potreros para tener el ganado destinado a la matanza".*

"Las poblaciones constan de 3 *grandes galpones; uno en donde está el taller de herrería y carpintería a vapor, y dos grandes calderas de...* 200 *caballos; los otros dos, de mayores dimensiones, son ocupados con el matadero y* 4 *depósitos,* 2 *de enfriar y* 2 *de estibar, con capacidad para* 6.000 *capones prontos para embarcar. Contiguo a los depósitos se halla instalada la máquina que produce el hielo, sistema Hesley..., desarrollando* 120 *a* 130 *caballos de fuerza y movida por las* 2 *grandes calderas mencionadas, consumiendo mensualmente unas* 100 *toneladas de carbón".*

G. W. Drabble era previsor y por si el establecimiento frigorífico no rendía lo suficiente había también instalado una grasería con dos digeridores de capacidad para 500 capones cada 12 horas. Podía embarcar 5.000 capones en 24 horas pues conducía los lanares por el aire en "maromas de alambre" desde el depósito hasta el

buque. Faenaba por día un número de capones que oscilaba entre 250 y 300, con un peso de 22 a 34 kilos, sin cabeza y riñonadas. Empleaba a 60 personas, las que con excepción de maquinistas y oficinistas eran todas orientales.

Abonó a los estancieros de la zona un precio promedio de $ 2 a $ 2.50 por capón pero como no los compraba al peso los estancieros se quejaban de la falta de estímulo para refinar las razas, (217) aunque en realidad pagó bastante más que las escasas graserías de nuestro territorio ($ 1.80 a $ 2 a lo sumo).

El establecimiento descripto, como se habrá observado, era muy modesto. Avaluado en la Memoria y Balance Anual que la Compañía presentó a sus accionistas en 1884 en la suma de £ 18.309 (unos 90.000 pesos), la lancha "La Nevera" que la Compañía poseía para llevar la carne a los vapores desde su establecimiento en Buenos Aires valía algo más que todo lo existente en Colonia. (218)

En 1888 el frigorífico de Colonia fue definitivamente clausurado trasladándose sus maquinarias a la vecina orilla. (219)

El 6 de febrero de 1893 Tertuliano Ramos por sí y en representación de un sindicato de capitalistas brasileros, deseando abastecer de carne fresca a Río de Janeiro, pidió al Gobierno ciertas franquicias para instalar otro frigorífico. Además de acogerse a los beneficios de la ley de 30 de noviembre de 1885, el demandante exigió la exoneración de los impuestos de importación a las maquinarias de instalación y el carbón, patente y contribución directa. El Poder Ejecutivo envió un Mensaje a la Asamblea General apoyando el petitorio (220). Martín C. Martínez señaló desde "El Siglo" que la empresa había iniciado ya sus trabajos en Buenos Aires. (221)

El nuevo frigorífico propuesto no se concretó sin embargo.

¿Qué era lo que ocurría? ¿Por qué fracasaban todos los ensayos realizados en el país y triunfaban en la Argentina?

La mayoría de los estancieros del país tenía un punto de vista bien definido. Los defectos de la ley de noviembre de 1885 eran los culpables. No se podía pedir con lógica a los hacendados de la República que mestizaran antes de tener a quién vender los costosos mestizos. Lo señaló el Ministro de Hacienda (y hacendado) José L. Terra en 1885:

"*...¿por qué no hay estabulación todavía?... Precisamente porque el precio que se paga por los novillos no es un precio remunerador y bastante para que los animales que a ese objeto se destinan estén de antemano preparados para ello. Pero si se establece una fábrica de carnes frescas... ya entonces la estabulación se establecerá entre nosotros, porque ya el precio del ganado será de bastante consideración para satisfacer todos los gastos de ese mayor cuidado del ganado, dejando una gran utilidad al estanciero*" (222)

Planteamiento con el que coincidía la mayoría de los hacendados del país como lo demostraba "La Razón" en 1887. (223)

La posición, que discutiremos más adelante, aunque en apariencia muy realista, resultaba ingenua. La Asociación Rural, representativa del núcleo más progresista y minoritario de los hacendados, vió más lejos cuando insistió en que el Estado apoyara las Cabañas

Modelo o cuando desde su Revista publicó mensajes propagandísticos llamando a mestizar. (224) Era infantil suponer que los inversores extranjeros se iban a decidir por un país que tenía la quinta parte de ovinos que la República Argentina y con un grado de mestizaje muy inferior al de ella. La pérdida relativa de todo negocio nuevo en los primeros años debía pagarla el hacendado uruguayo pues nunca lo haría el capitalista inglés. Este llegaría a nuestras playas cuando hubiera suficientes mestizos.

Y no los había, ni en el ganado mayor ni en el menor. El "South American Journal" describió en 1886 a los carneros remitidos desde el Plata como "ratones hambrientos" (225), dignos émulos lanares de aquellos "conejos con guampas" bovinos a los que se refiriera Daniel Muñoz en 1893. El inglés pedía una carne "*en donde pueda hundirse el trinchante... sea de vaca o sea de carnero, cuyas gruesas lonjas forman la delicia de ese pueblo carnívoro, y que al efecto ha sabido transformar y mejorar las razas ovina, vacuna y porcina, disminuyéndoles los huesos, y haciéndoles crecer la carne, redondeándolos admirablemente*". (226)

Ordoñana había creído en 1882 que el capón merino uruguayo era superior al argentino por carecer de grasa. Se había equivocado (227). Como lo señalaron desde Londres en 1884, la grasa era fundamental pues se congelaba formando una capa de hielo que conservaba la carne y la volvía más apetitosa al gusto del consumidor británico. Nuestros ovinos, fruto de un proceso de refinamiento más corto que el acaecido en la Argentina, eran inferiores. En cuanto a nuestros vacunos el tema ni siquiera podía encararse con seriedad.

Ya cuando se discutió la garantía de utilidad a otorgar a las empresas frigoríficas, diputados que estaban abandonando el oficialismo santista y que pensaban por su propia cuenta, como José Román Mendoza sostuvieron que "*La exportación del ganado conservado por el hielo no es causa, es resultado de otra operación primera, que es el mestizaje del ganado, es decir, poner esos ganados en condiciones de que en Europa encuentren aceptación; y esa operación del mestizaje ha sido muy lenta, y en Buenos Aires, dónde hace muchos años que se están preocupando de esta cuestión, todavía no ha dado resultados, y menos entre nosotros... Es pues el mestizaje de los ganados el que podrá ponernos en condiciones de competir en Europa con los Australianos, con los de Norte América y con los mismos Ingleses. Pero ese mestizaje no se ha operado todavía entre nosotros; no tenemos animales en esas condiciones, ni en su vista ni en su peso... Y por lo mismo es una operación arriesgada el establecer industrias de otra clase con protección del Estado para hacer una competencia que es imposible...*" (228)

La propia Comisión de Hacienda del Senado cuando informó sobre el Proyecto de Antonio María Rodríguez ya aprobado en Diputados, se conformó con la opinión de la Cámara Baja pero sostuvo que la ley no iba a dar resultados por las deficiencias del novillo criollo:

"*...no conseguimos que la alimentación sea permanente, cual correspondería para sostener vigorosa en todo tiempo la exportación de carnes por el sistema que el Proyecto en estudio aconseja. Sobre*

tal deficiencia no se provee, o porque el ánimo apocado de algunos repute difícil sino imposible el ensayo de procedimientos que conspiren al fin de una alimentación permanente, o por que la desidia de los otros juzgue que su negocio estriba en realizar la mejor suma de animales, como si el número siempre significase la conquista de un mayor provecho".

"A igual que la alimentación regimentada, deberá preocuparnos la selección para la cruza con tipos expresamente importados para este fin... No es desde luego en la plétora en quién debemos reconocer el origen de la gradual decadencia de los precios, sino en la calidad y corto rendimiento de los animales de consumo. Provéase pues, al perfeccionamiento indispensable de la raza, y antes de mucho tiempo, los resultados han de venir..."

Y razonando con extrema lógica concluía:

"Un carnero común, pesa en Australia... 69 libras, y aún cuando los gastos que su conservación y transporte originen hasta Londres aparezcan más abultados que los que requeriría uno de los nuestros en viaje más corto hasta aquel punto, el resultado favorable se inclinará siempre del lado de los australienses por la subida diferencia de peso entre uno y otro animal".

"Dícese que con toda evidencia nos hallamos en condiciones de hacer competencia a los actuales proveedores de los grandes mercados europeos... Pero estas absolutas, aún cuando obedecen a la más cumplida sinceridad de propósitos, no tienen punto sólido... en el momento". (229)

En el fondo, la mayoría de los legisladores y de los integrantes de la Directiva de la Asociación Rural sabían que la ley de noviembre de 1885 caería en el vacío: no había mestizos suficientes en el Uruguay. Y en un momento en que la competencia australiana y neozelandesa luchaba con todas sus armas para vencer a las nuevas carnes llegadas del Río de la Plata, llegando al punto de arrendar todos los depósitos frigoríficos en Londres para obligar a las compañías anglo-argentinas a desaparecer, el problema de la calidad de las carnes era esencial y por desgracia para el país, se resolvía negativamente. (230)

Los frigoríficos tuvieron también otras ventajas al ubicarse en la República Argentina. No sólo los ovinos estaban mejor mestizados sino que, para resarcirse de las pérdidas provocadas por los primeros envíos al mercado inglés, podían contar con el mercado interno, en particular el de la ciudad de Buenos Aires mucho más importante que el de Montevideo.

"En última instancia, todas las empresas dedicadas a la industria de la congelación debieron apoyarse en el mercado argentino para poder extender las operaciones que permitían el pleno uso del capital invertido en instalaciones. Las plantas argentinas alcanzaron un promedio de operaciones del 60% de su capacidad, frente a sólo el 40% que tenían las plantas de Australia". (231).

También los favorecía la depreciación del papel moneda argentino según lo explicó el Encargado de Negocios de la Gran Bretaña en 1890:

"Una libra esterlina inglesa cotizada más o menos en 8 pesos

papel al cambio actual, puede, por así decirlo, comprarse con carne que ha costado al vendedor 5 pesos papel. De manera que el exportador está gozando de una prima del 60%, que de desaparecer por reanudarse los pagos en metálico, no dejaría de perjudicar en forma seria al comercio". (232).

Mantener el patrón oro costábale caro al Uruguay. La oligarquía local que monopolizaba la moneda metálica y la mantenía contra todas las presiones, mostraba de nuevo ser una rémora para el desarrollo oriental.

Lo fundamental para explicar el fracaso de los ensayos frigoríficos en el país fue, sin embargo, la ausencia de ganado de calidad. De nada servía que un estanciero progresista como Conrado Hughes enviara en 1892 dos novillos y dos terneros de su estancia en Paysandú, congelados a bordo del vapor "Clyde" como ensayo (233). El distinguido criador sólo se representaba a sí mismo y a otros pocos hacendados. La mayoría de los grandes propietarios —los que podían hacerlo— no lo seguían por ese camino.

3 — El fracaso de las fábricas de carne conservada

Junto con el proyecto de ley que la Cámara de Representantes trató en 1885 por el cual se concedían garantías al capital empleado en la instalación de frigoríficos, Antonio M. Rodríguez, Pablo Varzi, Carlos Honoré y Alejandro Canstatt, presentaron otro eximiendo de derechos aduaneros a la maquinaria y materiales de primer establecimiento destinados a la fabricación de carnes conservadas, extractos, caldos, grasas, guano, sangre, gelatinas, albúminas, etc. Igualmente se liberaba de los derechos introductorios la materia prima necesaria para el envase de estos productos. También se facultaba al Poder Ejecutivo para celebrar con esas fábricas contratos ad-referendum buscando favorecer sus primeras operaciones, los que luego serían sometidos a la aprobación legislativa. La Comisión de Fomento estimó que beneficiando los ganados de esta forma se lograría valorizarlos en un 30% más. La lengua y la carne faenada por los saladeros solo rendían $ 5.33 por novillo, faenados por las fábricas de conserva podían rendir hasta $ 9.70. (234) Antonio María Rodríguez volvía a insistir en que la "plétora" sólo encontraría solución buscando nuevos caminos como el que se estaba proponiendo.

En el debate parlamentario algunos diputados hicieron hincapié en que el proyecto no favorecía ni a las fábricas ni a los saladeros existentes. El portavoz de esta opinión, Juan Idiarte Borda, recogió una preocupación generalizada entre el gremio saladeril y la "Liebig's Extract of Meat Co. Ltda." y logró que la Comisión propusiera una nueva redacción del proyecto para que se incluyeran las fábricas de carne ya establecidas. Con esta modificación fue aprobado

por las dos Cámaras y promulgado por el Poder Ejecutivo el 16 de noviembre de 1885. (235)

En este caso los motivos del fracaso no son los mismos que en el anterior. Las carnes conservadas no exigían ganados de calidad y poseyendo como poseíamos en relación a otros países, un costo de producción todavía exiguo, en apariencia la solución era más factible que con el frigorífico. El problema radicaba en el mercado internacional. Las carnes enlatadas eran más consumo de ejércitos que de pueblos libres que elegían su alimento. Los cálculos de la Comisión de Fomento de la Cámara de Representantes en 1885 habían pecado por exceso de optimismo. Estimó la Comisión que la carne enlatada se podía vender en Europa a 6 peniques la libra y en diciembre de 1895 su precio en Londres, en permanente descenso, sólo alcanzó a 2 1/6 peniques. (236)

Un diputado aguafiestas como Carlos Gómez Palacios ya había mencionado, en la sesión del 2 de octubre de 1885 al discutirse el proyecto, los sucesivos fracasos de esas empresas en el Uruguay ante las dificultades del mercado internacional. Inglaterra en manos de las conservas de Chicago poco nos compraba y el ejército francés, que había sostenido esa industria uruguaya hasta hacía poco tiempo, había cesado de abastecerse en el país (237). Las carnes argelinas nos habían desplazado en este caso. (238)

La cifras de la exportación del producto demostraban la previsión de Gómez Palacios. En 1886 todavía exportábamos 3.607.000 kilos de carne conservada, en 1887 sólo 371.000 y en los años siguientes descendieron todavía más, llegando en 1891 a desaparecer. Inglaterra y Francia, los principales clientes, nos habían sustituído.

La carne conservada, todos los sabían, era una solución siempre y cuando se resolviera el problema principal por medio del frigorífico o la exportación en pie. El mercado internacional resultaba demasiado limitado para que confiáramos en colocar la "plétora" por su intermedio. Debemos señalar sin embargo, que la hostilidad de los saladeristas y la Compañía Liebig a los intentos que hicieron algunos capitalistas extranjeros para instalar este tipo de fábrica en el país, también desempeñó un papel en el fracaso de la solución. A este aspecto nos referiremos al estudiar la actitud de los que industrializaban nuestras carnes frente a la crisis de la ganadería.

4 — La exportación de ganado en pie hacia Europa. Su fracaso

Como nuevo sistema para salir de la plétora y la baja de precios quedaba por ensayar la exportación en pie hacia los mercados europeos, solución tal vez única en lo que se refiere a utilizar el exceso de novillos por cuanto los frigoríficos de la época, como quedó establecido, todavía no lo congelaban bien.

El 15 de noviembre de 1889 los señores Young, Castro y Ca., estancieros radicados en la República, presentaron al Gobierno una

propuesta de creación de una "Empresa exportadora de ganado en pie". Brillantemente concebida y redactada, ella comenzaba por poner de manifiesto que *"con relación a nuestro territorio y población, somos el país más ganadero del mundo y que mayores sobrantes en su producción posee"*. Luego de referirse a la "plétora", al hecho de soportar la nación una crisis ganadera en el preciso momento en que los costos de producción ascendían y los novillos eran cotizados cada vez a menor precio por los saladeros, sostenían que la solución ideal se hallaba en la exportación en pie hacia los mercados europeos. El sistema frigorífico añadían —y era exacto— no estaba todavía en condiciones técnicas para congelar las grandes masas musculares del vacuno, aparte de que esa clase de establecimientos exigían una inversión no acorde con los recursos del país. Y tentando a los estancieros proporcionaban estas cifras:

"Según los últimos ensayos realizados por la República Argentina ...en Francia se paga actualmente por cada 100 kilos de carne vacuna en pie $13.60 oro, término medio, y en Inglaterra $ 15.00 oro... Animales de 600 kilos de peso, para arriba, tienen segura colocación a $ 100 oro sellado, dejando un líquido producto de $ 60 oro, después de cubiertos los gastos".

Las objeciones que se podían hacer a este nuevo tipo de comercio eran rebatidas con inteligencia (y fantasía también). Tomando en cuenta que desde hacía por lo menos 30 años Carlos Reyles se había dedicado al mestizaje de sus vacunos y que en los últimos "6 a 8 años se han comenzado a importar en cantidad... animales puros Hereford y Durham" en número que sobrepasaba los 200 toros, calculaban una descendencia probable desde 1885 en adelante que daba por resultado "una existencia en el país de 60.000 animales mestizos de media sangre". Si se añadían a ellos los descendientes de los puros introducidos por Carlos Reyles, se arribaría a la cifra de 560.000 mestizos de ¾ y ½ sangre. De este modo *"la objeción formulada por algunos espíritus pesimistas de que el país carece todavía de la cantidad necesaria de animales mestizos... para alimentar la exportación regular y constante de una empresa como la que nosotros proponemos"* desaparecía. En realidad, los señores Young, Castro y Ca. habían recibido un curso acelerado de optimismo en vez del necesario de zootecnia.

Otra objeción que consideraban más valedera, la falta de mansedumbre y la intermitencia en la gordura de nuestros animales criados a campo libre, pensaban que podía eliminarse sometiendo a los novillos durante dos meses a un "sistema de estabulación progresiva y superalimentación", de tal forma de adaptarlos para el largo viaje en los estrechos establos de los buques transportadores y presentarlos en buenas condiciones en el mercado consumidor.

La empresa, que pensaba construir ocho vapores especiales destinados a ese transporte, ofrecía al Estado una ventaja suplementaria:

"...los establos podrían ser fácilmente desarticulados en cada viaje del exterior a la República y convertidos los buques en vapores de carga y transporte de inmigrantes. Por esta circunstancia, los buques de la Empresa se hallarán en mejores condiciones que los

de ninguna otra Compañía de navegación, pues tendrán siempre sus cargas aseguradas, no sólo de Europa al Plata, siempre las hay abundantes, sino de retorno al exterior, llevando ganado..." ...y trayendo inmigrantes.

A pesar de las utilidades aseguradas y magníficas, los proponentes pedían al Estado: a) Garantía de un 6 % sobre el capital invertido en la instalación y explotación de su empresa. Al sólo efecto de esta garantía de interés fijaron como capital la suma de tres millones quinientos mil pesos; b) Exención de derechos aduaneros para máquinas y materiales a introducirse del exterior. Ofrecían en cambio: a) La construcción de los 8 vapores antedichos; b) La compra de dos estancias de 3.000 hás. cada una en los departamentos del litoral para establecer en ellas cabañas destinadas al engorde de los animales que se iban a exportar; c) La compra al peso de todos los novillos requeridos a los hacendados nacionales, mejorando en un 10 % los precios sobre los corrientes para "todos aquellos hacendados que le ofrezcan en venta animales mestizos, domésticos, y de un peso superior a 500 kilogramos cada uno" y d) Exportar 20.000 novillos por año. (239)

El ingeniero Carlos Young, en varias conferencias dictadas en la Asociación Rural del Uruguay se extendió más sobre las ventajas que el negocio reportaría a los hacendados nacionales. (240)

Presentado el proyecto al Cuerpo Legislativo con algunas modificaciones (los proponentes redujeron el número de vapores de la empresa de 8 a 6 y la cantidad de novillos que se obligaban a exportar por año de 20.000 a 15.000) (241), la Comisión de Fomento de la Cámara de Representantes, entusiasmada, apoyó la propuesta.

El informe, datado el 30 de junio de 1890 y suscripto por Juan José de Herrera, Aureliano Rodríguez Larreta, Joaquín Fernández Fisterra, Antonio M. Rodríguez, Lucidoro Maciel, Eduardo Mac Eachen y Liborio Echevarría (estos dos últimos lo firmaban aunque discordando en parte) participó de las mismas ideas que los proponentes. En el país había suficiente número de mestizos para iniciar la operación y el cálculo de la utilidad que podían obtener los hacendados si la empresa se concretaba valía todos los riesgos. Partiendo de la base de que la República Argentina había vendido los novillos de 450 kilos promedio a $ 90 oro por cada animal suponían que "*...nuestros novillos de* 400 *kilos* [peso medio] *fuesen vendidos a* 80 *pesos cada uno, habría que deducir de este precio la cantidad de* $ 34.42 *por diversos gastos, ...lo que daría un precio libre de* $ 45.58; *habiéndole costado a la empresa* 30 *pesos cada uno, resulta una utilidad líquida por animal de* 15 *pesos* 58 *cts.*" y otra comparable para el hacendado que por esos años no lograba que el saladero le abonara más de $ 13 por cabeza. (242)

Aconsejaron a la Cámara un proyecto de ley que recogía las más importantes demandas de los señores Young, Castro y Cia. La garantía del interés del 6 % sobre un capital de 3.500.000 de pesos era otorgada aunque por un plazo no mayor de 20 años. En la sesión del 16 de setiembre de 1890 la Cámara aprobó el proyecto de la Comisión con ligeras modificaciones.

La crisis de 1890 afectó las gestiones de la empresa y paralizó

también el subsiguiente paso en el Senado. De hecho, ante las dificultades económicas reinantes en el país y en la gran plaza de los capitales, Londres, los proponentes desistieron.

Es probable que fuera éste uno de los pocos resultados positivos de la crisis del 90. Los cálculos de los señores Young, Castro y Ca. no tenían la menor base científica en relación con el número de mestizos en el Uruguay. Los argentinos, sin necesidad de organizar empresas de este género, tan gravosas para las finanzas públicas, ya habían iniciado el camino de la exportación en pie que a partir de 1894-95 se desarrollaría con esplendor porque el número de los mestizos en Buenos Aires era mucho más elevado que en el Uruguay. Todavía en 1891 Rómulo Chopitea informaba a la Asociación Rural desde Londres sobre las condiciones en que habían llegado los envíos argentinos, con novillos chúcaros *"que antes de acostumbrarse a beber* [en el buque] *en balde pasan muchas privaciones y éstas se manifiestan en lo sumidos que quedan los animales en los primeros días..."* Además *"...desde el primer día fue racionado con maíz el ganado"* y muchos lo rechazaron (243). Si eso sucedía con los mejores novillos bonaerenses, ¿qué no iría a pasar con los nuestros?

Si hubiera existido un volumen importante de mestizos, los barcos que transportaban el ganado argentino hubieran arribado a nuestras playas (a pesar de que carecíamos de embarcaderos cómodos). Por los años que estamos estudiando nuestra exportación en pie hacia Europa fue reducidísima. La directa casi inexistente, pues nunca superó las 200 cabezas anuales (y a ellas sólo se acercó en 1886, nunca con posterioridad, hasta 1894 por lo menos). Algo mayor, la exportación en pie hacia la Argentina podía ser considerada como un índice de que en ciertos departamentos del litoral existían, en efecto, algunos miles de mestizos en condiciones de ser consumidos en Francia o Gran Bretaña. Los años de mayor venta a la Argentina (que actuaba como intermediaria ente nosotros y el mercado europeo) fueron 1886 (2.600 cabezas), 1889 (4.600) y 1890 (6.200). A partir de 1891 el comercio con la República vecina casi cesó. La seca del período 1890-93 había eliminado los buenos mestizos. ¿Pero, qué clase de mestizos eran éstos entonces? (244)

El investigador se siente tentado de compartir la opinión del diputado por Canelones Sr. Usabiaga, quién al discutirse la garantía a la empresa de Young, Castro y Ca. dijo en la sesión del 2 de setiembre de 1890:

"Los saladeros que tenemos aquí, cualquiera de ellos, faena mucho más cantidad de animales que los que va a exportar esta empresa en un año... y sin embargo nos solicitan intereses de capital. Estas sociedades piden el interés de capital para ir a negociar la concesión a Europa. Van a venderla allí, y sino, invierten 100.000 *pesos y cobran el interés de* 2.000.000; *son una especie de sanguijuela para el Estado".* (245)

Durante el gobierno de Juan Lindolfo Cuestas soplaron vientos de tremendo puritanismo sobre nuestros hombres públicos. La actitud moralizante, que se quería contrastar con los llamados "negociados" del colectivismo, tuvo una de sus expresiones más claras

cuando el Senado de la República rechazó el proyecto de Young, Castro y Ca. en 1899. La Comisión de Fomento integrada por Jacobo A. Varela, Luis M. Gil y Eduardo Acevedo Díaz expresó fundando su opinión contraria:

"No puede olvidarse en primer término, al leer el articulado de la ley... cuanto influyen en los hombres las condiciones del momento y del medio en que una acción social se desenvuelve."

"Hoy, en el estado económico y financiero de la República, después de una larga expiación de errores, fantaseos y delitos que han abrumado la hacienda nacional... dar la garantía del Estado por 3,5 millones de pesos a una empresa sin consistencia parece, por la parte más corta, una verdadera aberración..."

"Cerca de 10 años después de las propuestas hechas por los señores Young, Castro y Ca., la República Argentina, con un comercio creciente e infinitamente mayor que el nuestro de animales en pie para la exportación, y con preparación muy superior en calidad y número de ganados, todavía no ha podido resolver con éxito comercial ni la domesticación ni el engorde en establo, ni la exportación en vapores especiales. Dedúcese de aquí, con toda evidencia, que en los 8 ó 9 años transcurridos... tendríamos hoy un desastre más en la fortuna privada y algunos millones más a cargo del Estado". (246)

La nación debía olvidar las fantasías. Si se deseaba conquistar el mercado británico de carnes había que continuar la ruta de la modernización detenida a mitad de camino. Luego del cercamiento de los campos se imponía el mestizaje y la buena alimentación del novillo.

Pero, como ya dijéramos, hacia 1895 las cosas parecieron de nuevo encauzarse bien para el hacendado tradicional. El tasajo se colocó con facilidad ante la ruina riograndense; cueros, gorduras y lanas subieron de precio y los estancieros pudieron, por esta vez, escapar al dilema.

Capítulo III
La antigua industria de carnes y los nuevos mercados

1 — La hostilidad de las antiguas fábricas al establecimiento de la nueva industria de carnes

Es evidente que la "plétora" de ganados favoreció a los establecimientos que industrializaban la carne en el Uruguay ya que la abundancia de oferta desvalorizó los novillos. En consecuencia la apertura de nuevos caminos técnicos que nos abrieran el mercado europeo y eliminaran la superproducción, no fue vista con buenos ojos por los saladeristas y el "coloso de Fray Bentos", como llamaba la prensa de la época a la "Liebig's Extract of Meat Co. Ltd.".

Eran los hacendados los interesados en la valorización de su producción y lo que trataremos en este parágrafo es, en el fondo, un capítulo más de la hostilidad creciente que la situación económica crítica del medio rural provocó entre productores e industriales.

La ley del 16 de noviembre de 1885 que eximió de derechos aduaneros de importación al material necesario a *todas* las industrias de la carne, fuesen las antiguas o las nuevas, contó con la aprobación de los núcleos interesados en el problema (hacendados y saladeristas) porque amparó a todos los establecimientos por igual. Debemos recordar sin embargo, que de acuerdo al proyecto originario del estanciero Antonio María Rodríguez, las viejas fábricas no hubieran gozado de la exención. Fue el Cuerpo Legislativo el que resolvió el conflicto salomónicamente.

La ley del 30 de noviembre de 1885 que concedió a las empresas frigoríficas una garantía sobre el capital fue, en cambio, combatida por los viejos establecimientos. Cuando se discutió en la Cámara de Diputados, tanto el autor del proyecto, Antonio María Rodríguez, como el Ministro de Hacienda, José L. Terra, procuraron demostrar que ella no heriría el interés de las viejas fábricas del país. El argumento utilizado por Antonio María Rodríguez era especioso y con seguridad no convenció a ningún saladerista:

"La industria de los saladeros no puede verse perjudicada con la instalación de empresas exportadoras de carne fresca; muy al contrario, se va a ver notablemente favorecida, porque esa industria vendrá para dar salida al exceso de producción no consumida hoy por la industria tasajera". (247)

Pero es que la presión de ese "exceso de producción" facilitaba el descenso en el precio de los novillos, hecho notoriamente beneficioso para los industriales.

El Ministro, con menor ingenuidad, reconoció la existencia de la oposición saladeril a la ley manifestando:

"...nuestros ganados tuvieron precios altos, y la industria tasajera, lejos de perjudicarse... ha conseguido adelantar... Hago esta observación con el objeto de destruir el argumento que se ha puesto por algunos señores diputados, de que la preparación de las carnes frescas para el consumo europeo traería... necesariamente la ruina de nuestros saladeros. No es así, ellos mejoraron sus procedimientos porque teniendo a su lado fábricas que empleaban medios mecánicos más perfeccionados [se refiere a la Liebig] *empezaron por adoptar parte de esas máquinas..."* (248)

Lo que el Ministro sostuvo, fue que para lograr subsistir en la era de la carne congelada, los saladeristas tendrían que modificar sus establecimientos produciendo también ellos carne congelada. Con seguridad tampoco este juicio alentó a nuestros viejos industriales. El diputado Carlos Gómez Palacios expuso la preocupación del gremio saladeril:

"Yo he hablado con individuos poderosos que tienen saladeros en este país y que consideran vulnerados sus derechos con la protección que se quiere dar a las otras empresas; se han visto ya lesionados en sus derechos, hasta tal grado, que se ha pretendido presentar una solicitud a la H. Cámara pidiendo que la protección se haga extensiva a todas las industrias, que se haga extensiva al tasajo como se hace extensiva a las carnes congeladas". (249)

Los hacendados hubieran estado de acuerdo con ello pues la propia Asociación Rural gestionó, en 1885 como ya lo analizamos, la concesión de una prima para la exportación del tasajo hacia Europa. Todo lo que significara ampliar el mercado de las carnes uruguayas era bien visto por los productores, pero no todo lo que significase ampliar el número de establecimientos dedicados a exportar esas carnes era bien visto por los industriales.

A comienzos de 1887 se presentó una de las primeras solicitudes que buscó la protección de las leyes votadas en 1885. J. R. Theobald y Ca., en representación de "varios capitalistas industriales de los Estados Unidos de Norte América" comunicaron al Gobierno estar dispuestos a instalar un "gran Matadero y Conserva por el estilo de los que funcionan... en Chicago" con un capital de 2 millones de pesos. Se comprometían a faenar diariamente de 500 a 1000 cabezas bovinas mediante el sistema de la conserva y también de la congelación. Demandaban, en compensación, que las exenciones impositivas de las leyes de 1885 y 1883, se mantuvieran por diez años; así como también la exención del pago de Patentes y Contribución

Inmobiliaria. Finalmente pedían que *"La Compañía que va a fundarse, será la única que obtendrá estas concesiones y exenciones durante los diez años que se mencionan"*. (250)

El Gobierno de Tajes con informe favorable remitió el pedido a las Cámaras. La de Representantes aprobó un proyecto de ley por el cual todo era concedido menos la cláusula que transformaba las exenciones en privilegio exclusivo.

Debe advertirse que el proyecto votado ampliaba en muy poco la ley del 16 de noviembre de 1885. Se garantizaba que los efectos de esa ley, así como la exención de derechos aduaneros a la exportación de carnes votada en 1883, durarían por lo menos 10 años. Allí había una garantía de futuro. En segundo lugar la empresa lograba la exención, esta sí, nueva por completo, de las Patentes y la Contribución Inmobiliaria, impuestos muy reducidos en el período que estamos estudiando.

Pero los capitalistas norteamericanos, al llegar el proyecto de ley al Senado, no contaron con la acogida hostil que éste les iba a deparar luego que oyó un extenso alegato de la "Liebig's Extract of Meat Co. Ltd.". Estaba firmado por quién no sólo era su Presidente sino también el Vice-Presidente del banco local más importante de plaza: el Comercial. Nos referimos a Augusto Hoffmann.

La Liebig's adujo, en primer lugar, que nada nuevo planteaban Theobald y Ca. con su establecimiento ya que ella desde hacía muchos años fabricaba y exportaba carnes conservadas al estilo Chicago. En segundo lugar manifestó que era *"...valiosa la suma que por impuestos de todo género paga al Fisco la Compañía* [Liebig's] *y la Empresa* [norteamericana] *tendría en su favor precisamente la exoneración de aquellos impuestos más gravosos para nuestra fábrica: Contribución Inmobiliaria, patentes..."*

Si el Cuerpo Legislativo uruguayo votaba estos privilegios *"que atacan o dañan a los actuales establecimientos de carnes preparadas"* y no los concedía a la vez a la Liebig's, *"...es indudable que el Directorio de Londres se ocuparía de tomar en consideración algunas propuestas sobre la traslación de la fábrica a la Argentina, lo cual, por más doloroso que fuera, no resultaría muy gravoso y estaría más que compensado con las muy importantes franquicias que han sido siempre ofrecidas con la mayor espontaneidad a la Compañía para un establecimiento en la Argentina"*.

Luego de esta amenaza reveladora del triste destino de los países dependientes disputándose la voracidad del capital extranjero, la Liebig's propuso que el Senado rechazara el proyecto o que le extendiera sus beneficios. (251)

"El coloso de Fray Bentos" recibió cumplida satisfacción pues el Senado rechazó el proyecto en la sesión del 7 de marzo de 1887 no sin que antes, sin embargo, Juan Lindolfo Cuestas hiciera una requisitoria contra la Liebig's:

"...la carne tasajo está en decadencia... Por consecuencia, cuando andamos en los mercados europeos con el sombrero en la mano buscando colocación para esa clase de nuestros productos, admira que se levanten voces para contrarrestar y oponerse a la fun-

dación de fábricas que leyes vigentes han favorecido con exenciones, derechos y privilegios".

"...Esto es lo que se quiere, señor Presidente, rechazar toda idea nueva, toda innovación en el sistema de la industria ganadera y dejar que el ganado se venda a once y doce pesos, como se está vendiendo, cuando vale diez y ocho y veinte".

"No se quieren fábricas que puedan hacer valorizar a la producción nacional, porque se necesita continuar con el sistema antiguo, para explotar la riqueza nacional de esa manera".

E hiriendo al señor Augusto Hoffmann como industrial y como vice-presidente del Banco Comercial, afirmó de inmediato:

"Se dice que por qué no se favorece a los establecimientos viejos con las exenciones que ofrece el Proyecto de la Honorable Cámara de Representantes a esta industria nueva. Pero con el mismo derecho podría decirse por qué al Banco Nacional recientemente fundado, se le ha dado exención del impuesto directo del papel sellado y los timbres, por qué no se les ha dado a los otros Bancos también".

"¿Por qué?"

"Porque ese Banco viene con capitales nuevos a hacer una revolución en el sistema bancario y en la marcha progresista de los negocios en el país... Pues lo mismo sucede ahora con esta fábrica u otras que puedan fundarse..."

Así como el Banco Nacional destruía el monopolio crediticio del cual venía gozando el círculo orista cuyo más eximio representante era el Banco Comercial (episodio central en la vida del país que más adelante estudiaremos), el capital norteamericano permitiría la valorización de nuestros ganados destruyendo el monopolio que sobre ellos ejercían las viejas industrias. La argumentación de Juan Lindolfo Cuestas concluía señalando que la Fábrica Liebig's no alcanzaba a exportar una tonelada de carne conservada:

"¿Y es con estos antecedentes que se viene a prohibir la fundación de establecimientos y de fábricas que pueden causar una verdadera revolución en el país, económica y financiera?" (252)

A pesar del rechazo en el Senado los capitalistas norteamericanos no se dieron por derrotados. En vez de utilizar el nombre poco conocido de los empresarios Theobald y Ca., volvieron a presentar el proyecto, mejorado y ampliado, bajo la prestigiosa firma del Presidente de la Asociación Rural del Uruguay, Luis Lerena Lenguas, con lo que a la vez consolidaban su alianza con el núcleo de estancieros progresistas de los cuales cabría esperar tuvieran una mayor influencia política.

En efecto, a mediados de 1888 el Poder Ejecutivo remitió lo que en apariencia era una nueva propuesta para establecer una fábrica "de elaboración de carnes vacunas, ovinas y porcinas". Luis Lerena Lenguas en representación de una "sociedad de capitalistas norteamericanos" se comprometía: 1º) Fundar una Compañía con un capital de 2 millones de pesos; 2º) Establecer una fábrica en el Cerro con capacidad para faenar diariamente 1000 vacunos, 4000 ovinos y 2000 cerdos; 3º) Industrializar la carne en forma de conserva, congelada o cocida; 4º) Como los lanares y bovinos del país no tenían,

en la generalidad de los casos, calidad suficiente para proporcionar carne en condiciones de enviar a Europa, la Compañía se obligaba a establecer *"diferencias considerables de precios, en favor de los que mejor llenen esas condiciones, estimulando de ese modo la mejora de nuestros rebaños"*.

Luis Lerena Lenguas luego de hacer referencia al descenso en el precio del tasajo y la consiguiente desvalorización de nuestras novilladas, anotaba que la otra fuente de salida para los ganados uruguayos, "la fábrica de extracto de carne de Fray Bentos", tampoco aumentaba el precio de nuestros ganados, *"Sea porque el extracto tenga un consumo limitado o porque haya que venderlo a bajo precio, lo cierto es que paga los mismos precios que los saladeros comunes"*.

Luego de esta sugestiva crítica a quien se había opuesto a la solicitud anterior, el Presidente de la Asociación Rural manifestó que muy otro sería el caso si se estableciera la fábrica por él representada, ya que *"...ejercerá una influencia decisiva sobre nuestra ganadería, no solamente por la magnitud de sus faenas y su diversidad, sino porque siendo uno de los objetivos principales exportar carnes vacunas y ovinas en estado fresco para los puertos de Europa, Brasil y Buenos Aires, tendrá que adquirir ganados de los mejores, pagándolos a precios más altos que los que pueden pagar los saladeros comunes"*. (253)

Los privilegios pedidos eran similares a los ya enunciados: mantener la exoneración de impuestos de acuerdo a las leyes de 1883 y 1885 durante diez años y acordar exoneración del pago de Patentes y Contribución Inmobiliaria por seis años (en el proyecto Theobald y Cía. se gestionó por diez).

Representantes de nuevo aprobó la concesión. La Liebig's otra vez se presentó ante el Senado con un escrito similar y una igual amenaza final de trasladarse a la Argentina si los privilegios eran concedidos o no le eran extendidos. La Cámara alta, respetuosa del artículo 67 de la Constitución que prohibía volver a considerar durante la misma legislatura un proyecto de ley ya rechazado, conformó al "coloso de Fray Bentos" y dio por nulo lo aprobado en Representantes. (254)

Cuando en 1893 se presentó la propuesta ya analizada de Tertuliano Ramos con el objeto de instalar un frigorífico que exportase carnes frescas hacia Río de Janeiro, fueron esta vez los saladeristas los que más se opusieron a que el Gobierno concediera privilegios y garantizara el capital de la empresa. Desde "La Razón" (255) y "El Siglo" (256) se hizo una violenta campaña contra la nueva empresa y ahora al menos, mejor fundada que la anterior por cuanto en plena crisis financiera el Estado no podía distraer un solo peso de su presupuesto para nuevas concesiones. Los saladeristas se sintieron renacer cuando observaron que el mercado de Río de Janeiro, uno de los más importantes para su tasajo, quedaba libre de esta competencia.

Del relato que precede pueden extraerse dos impresiones falsas. La primera: que los estancieros fueron derrotados por los viejos industriales al lograr éstos el rechazo de los proyectos Theobald

y Lerena Lenguas. Ello no es por completo exacto. Al fin y al cabo los hacendados uruguayos habían logrado lo fundamental: que se aprobaran las leyes del 16 y 30 de noviembre de 1885. Allí estaban las auténticas concesiones a las nuevas empresas. La exención de Patente y Contribución Inmobiliaria, como dijera el senador Juan Lindolfo Cuestas, era muy pequeña cosa al lado de las concesiones que las leyes habían otorgado ya. No cabe duda sin embargo, que la más poderosa de las viejas industrias, la "Liebig's", logró impresionar al Senado de la República y fue factor esencial en el rechazo de los proyectos mencionados.

La segunda impresión falsa puede generarse si el lector piensa que los rechazos estudiados impidieron *realmente* la fundación de fábricas de conservas y frigoríficos en el Uruguay. Las nuevas compañías se hubieran establecido acogiéndose a las leyes de 1885 si el país les hubiera ofrecido suficiente ganado mestizo, como lo estaban ya haciendo en la República Argentina. Fueron los estancieros, en auténtica contradicción, los que deseando valorizar sus ganados por medio de las modernas técnicas industriales, lo impidieron al no mestizar.

2 — A la búsqueda de nuevos mercados para el tasajo

El Uruguay tradicional no quería morir y se lanzó a la búsqueda de nuevos mercados para el tasajo.

Presionado el estanciero por la plétora de sus novilladas criollas y el saladerista por el cierre de los puertos brasileños en 1887, la competencia riograndense y el descenso en el precio del producto, ambos exponentes del viejo país criollo formaron sociedades y enviaron expediciones a pura pérdida para convencer a los pobres de Europa que el tasajo era el alimento más barato que podían lograr en el rubro carnes, además de apetitoso. De esto último iban a quedar muchas dudas entre los mineros vascongados y los obreros de Manchester.

Los saladeristas partían de la realidad para llegar a la fantasía. El novillo criollo era un hecho, la posibilidad de que se consumiera su carne en Europa en forma de tasajo, una utopía.

Pero la fuerza de la realidad era crecida pues poseía a su favor argumentos irrebatibles que en 1887 "La Razón" resumió así:

"La exportación en pie... no es más que una bella ilusión. El transporte en pie no puede hacerse tratándose de animales ariscos, que jamás han vivido en establo, que reventarían aprisionados en un buque durante una larga y penosa travesía..."

"El sistema de carnes congeladas parece ser más halagador... Pero si para el ganado ovino parece indudable que la congelación resuelve el problema, lo contrario pasa para el ganado vacuno. El cuerpo de las piezas de este último hace necesario para garantirlas de toda putrefacción el bajar la temperatura a un grado tal que ha-

cer perder el sabor a la carne y le da un aspecto disgustante. Aparte de no conseguirse completamente la conservación... el frigorífico está lejos de ser una solución. Lo es para un país esencialmente de ganado lanar como la República Argentina, pero no para el país de las vacas".

"Los sistemas de conserva... sólo ofrecen una salida muy limitada porque es reducido el consumo de esas elaboraciones y porque sufrimos la competencia de fábricas análogas de los Estados Unidos".

"Queda nuestro viejo sistema del tasajo..." (257)

Argumentos rigurosos y exactos si se partía del novillo criollo. Esta era la fuerza de saladeristas y estancieros en su búsqueda de nuevos mercados: hallar salida a lo existente.

Aunque los saladeristas apoyaron las tentativas, el elemento más interesado en ellas desde los comienzos del movimiento en 1883 fueron los hacendados de la Asociación Rural y algunos exportadores de tasajo, como Benjamín Martínez, socio conspícuo de la misma. El 23 de agosto de ese año reunidos en el local de la Asociación, Carlos Reyles, Benjamín Martínez, Serafín I. de Medeiros, Simao da Porciúncula, Francisco Gutiérrez Zorrilla, Luis Ignacio García y Joaquín Corta, se procedió a constituir una Comisión Central encargada de recolectar fondos *"con el objeto de abrir nuevos mercados en Europa para la carne tasajo que se elabora en la República".* (258)

Fue esta la única oportunidad por esos años en que algunos estancieros de nuestro Norte, casi todos ellos grandes propietarios criadores de origen brasileño, colaboraron en una iniciativa de la Asociación Rural. La razón es clara: eran ellos los más perjudicados por la plétora y el descenso en el precio de las novilladas. Los invernadores de la región Sur del país como luego analizaremos, en una actividad especulativa, obtenían siempre gruesos rendimientos. Los criadores de las innúmeras novilladas chúcaras de las estancias de los brasileños eran expoliados por el invernador y el saladerista a la vez.

La "Sociedad Nuevos Mercados de carne tasajo" actuó con habilidad. Envió nota a la Sociedad Rural Argentina para trabajar conjuntamente con los hacendados de aquel país (259); logró el apoyo efectivo de nuestra Asociación Rural hasta el punto de que su Junta Directiva hizo algunos pequeños envíos de tasajo a Inglaterra para ser repartidos gratis entre la población trabajadora (260); remitió fardos a distintos países de Europa (Francia, Italia, España) en calidad de ensayo para ser vendidos a precios muy módicos o repartidos gratis, no olvidando advertir a las Cámaras de Comercio de las citadas naciones las diferentes formas de cocinar el nuevo producto (261); comisionó a Francisco Gutiérrez Zorrilla (262) y a Domingo Ordoñana, aprovechando viajes por Europa de estos consocios (263), para que buscaran colocación regular en España al tasajo oriental designando casas importadoras, etc.; trató que nuestros agentes consulares se transformaran en eficaces agentes de negocios de la República, informando al Gobierno oriental del estado de la plaza europea y las perspectivas que nuestras carnes tuvieran allí (264); y por último, como era de esperar, requirió el apoyo financiero del Estado contando para esto con el poderoso auxilio de la Asociación Rural. (265)

Aparte de alguna escasa subvención (266) poco se logró en ese sentido. En 1885 la Asociación Rural pidió al Gobierno que premiara la exportación de tasajo a los mercados no tradicionales. En 1887 reiteró la demanda para que "El Estado acuerde una prima de un peso por cada 100 kilogramos de carne que se exporten para los mercados europeos" (267) y en 1888 logró que el representante por Montevideo, Juan A. Capurro, presentara en la Cámara un proyecto de ley por el cual se acordaba por el término de 4 años una prima de 60 centésimos por cada 100 kilos de tasajo exportado a Europa. (268)

Pero el Gobierno en plena crisis financiera había garantizado ya demasiados beneficios a la empresa privada que favorecían también al medio rural (compañías ferroviarias, frigoríficas, de colonización) y se excusó.

La Sociedad Nuevos Mercados que siempre funcionó con un escaso capital logrado a través de suscripciones entre estancieros del Norte y algunos saladeristas (269), comenzó a tener dificultades económicas ya en el primer año de su fundación, las que arrancaron a su más ferviente defensor, Benjamín Martínez, estas palabras de desaliento y condena:

"...esta Sociedad... toca dificultades para marchar con regularidad por falta de cooperación en el gremio ganadero, y aún nos atrevemos a decir en el comercial, porque ambos gremios serán los más favorecidos por ellas, como ya lo son en parte por los resultados obtenidos". (270)

En 1887 cuando había entrado en sus cajas la suma exigua de $ 12.803, la Sociedad se disolvió. Como comentó "El Telégrafo Marítimo": "con miserias semejantes no se hallarán mercados para nuestras carnes". (271) En la misma fecha, demostrando poseer más espíritu de empresa, se fundó otra con el mismo objetivo en la República Argentina. (272)

Aunque hubo indiferencia de parte del "gremio ganadero y aún... del comercial" o sea los saladeristas, en sostener tan interesante iniciativa de la Asociación Rural, debemos manifestar que se continuó durante todo el período que estamos estudiando la promoción del consumo tasajero en los mercados europeos, especialmente en España, Italia, Francia, Gran Bretaña y Alemania. (273) Varios saladeristas donaron cargamentos especiales a la Asociación para que se pudieran lograr ciertos resultados.

• • •

Así como la minoría de estancieros y saladeristas interesados en la apertura de nuevos mercados partían de un hecho real: en el país había plétora de novillos criollos; no caben dudas que al enfrentarse al mercado europeo buscaron, también con sagacidad, a la única clase de población que podía consumir el magro tasajo oriental: los pobres.

Para una historia del pauperismo en la Europa industrializada y capitalista del siglo XIX, los informes que publicó la Revista de la Asociación Rural son de sumo interés. En 1884 se repartieron

fardos de tasajo en Italia a las Sociedades de Beneficencia y Asilos (294); en 1885 se solicitó a la Cámara de Comercio de Francia que hiciera un ensayo de igual naturaleza "en Lille, Lyon y Rouen, donde existe una inmensa población manufacturera agobiada por la necesidad". (275) De 1885 a 1886 son los documentos más interesantes vinculados a la Gran Bretaña y los esfuerzos allí realizados para que las clases más necesitadas consumieran tasajo. Nuestro Cónsul General en Londres, Guillermo Cranwell, enterado que "...*en el Norte de Inglaterra hay una población que absolutamente no puede pagar un penique (dos centésimos) por una comida... piensa comunicarse* [con ella] *diciéndole que le suplirá la comida por medio penique o sea un centésimo. En aquel país no podrán imaginar Uds. la pobreza que atravesamos en algunas poblaciones... De memoria solamente recuerdo que entran en la receta de una comida para* 100 *personas, solamente 5 libras de carne; lo demás consiste en zanahorias, nabos, col, harina de lentejas, etc., con 4 peniques de apio para darle sabor...*" (276)

Informó Cranwell en 1886 a la Asociación Rural:

"Es bien sabido... que desde el año 1870 cuando se promulgó en este país la ley de Instrucción Primaria obligatoria, una de las grandes dificultades que las Juntas electivas han tocado en su aplicación es la falta absoluta de fuerza física —mental y moral— en un gran número de alumnos, causada por la deficiencia de alimentación que sus padres les proporcionan, sea porque carecen de recursos o porque los gastan en beber."

"Con el objeto de vencer esta dificultad, se han establecido cocinas públicas, para proveer comidas a un precio muy reducido (2 centavos); y como es de suponer por tal precio la proporción de alimento animal es muy pequeña; y de consiguiente he creído ver aquí una salida para el tasajo y hace tiempo que estoy en comunicación con las Sociedades que se dedican al proveimiento de dichas comidas a 2 centavos". (277)

Se pensó con lógica desde la Asociación Rural que también el Almirantazgo, para alimentar a los marinos de la Real Flota, (quienes ya comenzaban a realizar motines ante el trato y las penalidades a que eran sometidos) podría ser comprador de tasajo. Pero el Almirantazgo rechazó el ofrecimiento. (278)

Para la población pauperizada y la clase obrera continental e inglesa el tasajo, desde el punto de vista económico, hubiera sido una solución. Mientras la carne de capón neozelandesa (la más barata) se obtenía en Londres a $ 0.16 el kilo, el tasajo oriental podía ofrecerse a mitad de precio. (279) En España, donde la carne era más cara aún que en Gran Bretaña, el tasajo se podía vender a $ 0.06 el kilo (280). También Italia ofrecía un panorama similar. (281)

¿Qué se oponía a que resolviéramos nuestra crisis de superproducción bovina vendiendo el tasajo a estos mercados?

Las fuentes mencionan un hecho que ya analizáramos al estudiar las condiciones del mercado europeo continental de carnes: el proteccionismo acentuado desde 1875 y consolidado por la influencia del "partido" de los agricultores en Francia, Alemania, Italia y España. Era cierto que el tasajo en España podía venderse a $ 0.06 el

kilo, pero debía abonar un impuesto de $ 0.054 debido a lo cual, o el saladerista perdía dinero o el consumo se restringía ante el aumento de los precios. (292) En Italia, Francia o Alemania, sucedía algo parecido. Esta traba de importante peso, mereció un comentario de José Grass en informe que envió a la Asociación Rural en 1887 desde Marsella:

"*Todos* [los esfuerzos orientales] *se estrellan contra el precio que resultaría para la venta, dados los altísimos derechos de importación. Toda la cuestión del tasajo... depende, pues, de los derechos que pague a su entrada. El día que obtengamos su libre introducción, los saladeros del Uruguay serán pocos para faenar todo lo que se les pida...*" (283)

Tales impuestos por cierto que dificultaron la colocación del tasajo en el continente europeo. Pero en la Gran Bretaña, único país que mantenía el librecambismo en toda su plenitud, ellos no existían y sin embargo tampoco se logró convertir a los ingleses en consumidores de tasajo.

Al analizar las cifras de la exportación tasajera a los mercados no tradicionales (excluídos pues, Cuba y Brasil) llegamos a conclusiones desalentadoras para los esfuerzos realizados por la Sociedad Nuevos Mercados, la Asociación Rural y los saladeristas.

España, la nación en la que más esperanzas se habían puesto, consumió 97.000 kilos en 1886, cifras insignificantes en los dos años siguientes y cantidades que fluctuaron entre 400.000 y 75.000 kilos de 1889 a 1894 (números cuya exiguidad se aprecia si los comparamos con los de la exportación global del país que fluctuó entre 55 y 29 millones de kilos). Francia fue un consumidor todavía más irregular y menor. En cuanto a la Gran Bretaña es indudable que consumió cantidades más significativas en relación a los demás países europeos (entre 200.000 y 1.500.000 de kilos), pero escasas en relación a la exportación total del tasajo oriental (de 1 al 4 %). (284)

Si bien buena parte de la población inglesa vivía en condiciones paupérrimas, no quería consumir nuestra carne.

Ya "La Razón" había advertido en 1887 que los pobres no pueden permitirse el lujo de las experiencias alimenticias y el tasajo era una experiencia nueva para la clase obrera británica:

"*Desde luego la propaganda misma es muy difícil porque se trata de producir una revolución alimenticia, no en las clases acomodadas, refractarias a alimento tan deficiente, sino en las clases pobres, que no sólo por rutina, sino por su estrechez, no pueden distraer su miserable salario en innovaciones*". (285)

Es probable que no existiera una diferencia muy marcada en el nivel de vida entre los pobres de la Gran Bretaña y los esclavos recién liberados en el Brasil. Pero estos últimos hacía casi un siglo que comían tasajo, sabían prepararlo y además habitaban una región tropical donde la carne no se podía conservar de otra forma que secándola al sol. Al fin y al cabo la mayor parte de nuestras exportaciones a la Gran Bretaña no piense el lector que eran consumidas por los ingleses sino que aprovisionaban "algunas colonias en el Africa del Sur", visto lo cual se trataba de consumidores forzosos. (286)

El súbdito inglés, aunque pobre, como ya hemos estudiado en el Tomo I, asistió en el siglo XIX a una democratización de ciertos consumos (azúcar, café, té) que lo volvieron más exigente. Los ingleses de 1912 todavía recordaban que los primeros embarques de nuestro "charqui" en 1866 habían tenido un resultado desastroso entre los consumidores. El "Observer de 1868 habló "...*de las masas maceradas de charqui semejantes a caucho que ganaron la execración del populacho*". Y la carne australiana de los primeros tiempos, cuando su calidad era deficiente, fue llamada popularmente "charqui" en Londres. (287)

Todas las defensas del buen gusto del tasajo que hicieron desde la Revista de la Asociación Rural, Benjamín Martínez (288) y Juan Ramón Gómez (289); incluso el intento de algún sacrificado que decidió probarlo en público con motivo de una Exposición de alimentos en Londres (290), todo ello estaba condenado. Lo había previsto Roberto Davison en 1885:

"Tampoco en Inglaterra tiene aceptación esta carne, porque habiéndose perdido el año 1863 casi por completo la cosecha de papas en Irlanda, que es sabido que constituye el alimento principal de las clases trabajadoras, mi finado señor padre, hizo por vía de experimento, pequeñas remesas de tasajo a Liverpool, Glasgow y Belfast tratando de que la gente pobre lo aceptase... pero la gente pobre no quiso comprarla diciendo que era demasiado dura para poderse comer, y que además daba mucha sed, y hubo que vender casi todo el cargamento de carne como abono para la tierra".

"De que la carne tasajo es excesivamente dura, no hay la más mínima duda... Hasta ahora lo que el saladerista ha buscado es que los animales que beneficia le den cuero grande, grueso y de mucho peso, como también que le rindan mucha carne sin jamás preocuparse que ella sea más o menos dura o tierna, pues la opinión de los negros del Brasil o de La Habana..., si la tienen, nunca llegan esos ecos hasta el Plata..." (291)

Complicando más las cosas, como el viaje a Europa era más largo que el viaje hacia el Brasil, llegaba casi siempre la gordura del tasajo rancia debido a lo cual había que enviar a Europa el tipo de carne habanera que, como ya hemos dicho, era la de peor calidad. (292)

Los saladeristas y estancieros orientales tenían que convencerse: ni siquiera éramos capaces de alimentar a las masas paupérrimas de la Gran Bretaña. Por allí no había salida, el tasajo estaba condenado a sus dos mercados tradicionales.

PARTE III
LOS CONFLICTOS ENTRE ESTANCIEROS Y SALADERISTAS

Capítulo I
El Liebig's y las "ligas" saladeriles: su ataque a los estancieros

Ante el descenso en la cotización del tasajo, cuero y gorduras vacunas, los tres principales productos de los saladeros, sus dueños intentaron coaligarse para imponer el precio de los novillos a los hacendados.

Se puede suponer que la plétora bovina misma favorecía a los saladeristas los que, por lo tanto, no tenían necesidad de acuerdos "cartelizados" para triunfar sobre la multitud de hacendados que se hallaban apremiados por descargar sus campos vendiendo la producción anual. Tal razonamiento es sólo cierto en parte. El mercado de haciendas era oscilante y desordenado. En primer lugar no existía lo que hoy llamaríamos un mercado *nacional* de haciendas con asiento en la Tablada de Montevideo. El núcleo de los saladeros de la Capital era incluso inferior en faena al núcleo de las fábricas de carne en el Litoral. Además el número de saladeros era crecido (alrededor de veinte) y la situación monopólica no se daba con naturalidad, como en el caso de los frigoríficos del siglo XX, por cuanto casi todos faenaban una cantidad parecida de novillos al año. En una palabra, sin acuerdo previo, (¡y qué difícil sería realizarlo con veinte industriales ubicados en dos zonas geográficas muy diferentes del país!) había competencia, y de ella aprovechaban los hacendados.

En segundo lugar, el mercado de las haciendas tampoco era nacional porque, si hoy en día, con una frontera vigilada, es todavía corriente que el estanciero fronterizo venda su producción de novillos y lana en el Brasil, imagine el lector cuánto más fácil sería en el siglo pasado. La frontera no sólo no estaba bien vigilada sino que se permitía el paso de las novilladas hacia los saladeros de Pelotas o del Cuareim abonando un muy módico impuesto (modicidad que no impedía el contrabando por cierto). Frente a cualquier "cártel"

saladerista el hacendado iba a gozar de una escapatoria: los saladeros que hacían competencia a los orientales ubicados en Río Grande del Sur. Este, como problema sustancial, será tratado en el capítulo siguiente, pero debe tenérsele desde ya presente porque fue la causa fundamental en el fracaso de las ligas saladeriles a la vez que un motivo para que se formasen.

Dos hechos sin embargo, favorecían a los industriales, y en un caso por lo menos (el de la fábrica Liebig's) fueron decisivos para determinar su parcial triunfo sobre los estancieros. El primero: la plétora que aumentaba la oferta. El segundo: lo caro que resultaba transportar el ganado a largas distancias.

El ferrocarril que había llegado a Paysandú en 1890 y a Rivera en 1892, cobraba tan elevados fletes por el transporte de ganado en pie —un hecho que analizaremos más tarde en todas sus consecuencias— que para los hacendados de la frontera con el Brasil y los del litoral norte, el mercado de haciendas de Montevideo estaba vedado. Enviar los novillos por el viejo sistema de tropas, si bien más barato que hacerlo por Ferrocarril, era absurdo visto la distancia hasta la Capital y el estado en que llegaban las haciendas.

Por ello cada núcleo saladeril tuvo su zona de influencia. Los del litoral ubicados en Salto y Paysandú, estos departamentos y el de Tacuarembó; los de Montevideo: Soriano, Colonia, Durazno, Flores San José, Canelones, Florida y Maldonado. Los departamentos situados cerca de la frontera (Artigas, Salto, Rivera, Cerro Largo, parte de Tacuarembó, Treinta y Tres y Rocha) fluctuaban entre los dos centros de la industria saladeril (de acuerdo a su respectiva ubicación geográfica) pero poseían algo en común: la alternativa de los saladeros riograndenses.

Cabe anotar que este reparto del mercado de haciendas que dependía de los transportes y sus deficiencias o taras económicas, no significó por necesidad que los saladeristas del litoral o de Montevideo pudieran imponer su criterio a los estancieros de su zona de influencia. De no coaligarse pues eran muchos, (en Montevideo alrededor de diez, en Salto y Paysandú cuatro o cinco en cada uno de los dos departamentos), los estancieros resistirían bien.

Sólo una región (el departamento de Río Negro, norte de Soriano y sur de Paysandú, aunque los efectos podían sentirse más allá todavía) quedaba desamparada de la libre competencia. En ella la "Liebig's Extract of Meat Co. Ltd." con asiento en Fray Bentos reinó soberana. Y para hacer todavía más difíciles las cosas al estanciero de esa zona, la Liebig's era la empresa de carnes más importante del país como que su matanza equivalía al 20 ó 25 % de lo que faenaban todos los saladeros del Uruguay reunidos.

Esta Compañía cuyo directorio funcionaba en Londres, había prestado a la nación un singular servicio desde su fundación en 1865: abrir a las magras carnes del vacuno criollo el mercado europeo. En una proporción reducida pero vital si observamos las dificultades del tasajo, el producto típico de la Liebig's, "el extracto de carne", se elaboraba descargando parte de nuestra plétora. Pero aquí concluía el beneficio.

Cuando a comienzos de diciembre la Liebig's enviaba sus trope-

ros a recorrer las estancias de la zona de influencia que hemos descripto, los hacendados recibían un úkase: el precio fijado de antemano. Todos los diarios de Montevideo en su sección Tablada informaron año a año de este acontecimiento capital para los estancieros, pues en base a dicho precio se reguló en general el de todas las novilladas orientales. (293)

Amparada en su inmensa capacidad de faena y en las dificultades de transporte del ganado, la Empresa operó también con otras forma más leoninas. Conociendo las necesidades crediticias de los hacendados les adelantó dinero (con seguridades muy amplias, como la hipoteca de los campos), comprándoles la producción anual meses antes de que estuviera pronta para ser remitida. De tal forma no sólo se aseguró un abastecimiento regular —y el de las mejores novilladas— sino que, lo esencial, fijó el precio que le convino. (*)

Esta forma de operar de la Liebig's debió ser corriente visto que abundan las críticas de los estancieros de la región a las imposiciones de la Compañía, así como es fácil probar que, en general, ella pagó precios inferiores a los que se abonaron en la Tablada de Montevideo por los saladeristas orientales:

NOVILLOS

Precios abonados por la Liebig's (295)		*Precios abonados por los saladeros de Montevideo* (296)	
1886	$ 13,12	1886	$ 13,69
1887	" 12,11	1887	" 13,17
1888	" 11,51	1888	" 12,63
1889	" 11,26	1889	" 14,41
1890	" 12,96	1890	" 16,02
1891	" 12.02	1891	" 13,81
1892	" 9,54	1892	" 11,61
1893	" 11,91	1893	" 13,26
1894	" 12,12	1894	" 14,31

Aunque el transporte del ganado pudo haber determinado un mayor precio en Montevideo (influencia relativa pues la Capital se abastecía en los departamentos más cercanos), la diferencia es de-

(*) Conocemos uno de esos contratos, el celebrado el 14 de octubre de 1876 entre el hacendado de Río Negro Felipe Nelsis Da Cunha y el gerente de la empresa, Carlos H. Crocker. Esta "carta de adeudo" ante escribano público contiene las siguientes obligaciones: a) Nelsis Da Cunha recibió $ 10.775,60 en oro sellado para que los invirtiera en ganado de cría, el que luego de invernado sería entregado a la Fábrica antes del 31 de mayo de 1877 a los siguientes precios: los novillos de más de tres años de carne gorda arriba, a razón de once pesos oro, las vacas de más de cuatro años de carne gorda arriba, a ocho pesos oro. b) En garantía del cumplimiento de esta obligación y de la suma adelantada por la Empresa, el hacendado entregó los títulos de propiedad de 3 suertes de estancia (5.976 hás.), conviniendo además en que si hubiese transcurrido el plazo sin cumplir con su obligación de entrega de los novillos y vacas, "por la vía más breve y ejecutiva con cargo de las costas, costos y gastos y perjuicios que se le originen al acreedor, cuya liquidación difiere y renuncia expresamen-

masiado notable como para atribuírla sólo a esta causa. Evidentemente, como lo sostenían los hacendados cada vez que llegaban a la prensa, la Liebig's era el "coloso de Fray Bentos" y el monopolizador de las novilladas de una rica y amplia región del país.

En estos años además, en medio de la superproducción bovina y las dificultades con el mercado tasajero brasileño, la Compañía aprovechó las circunstancias para imponerse más aún. Señaló "El Telégrafo Marítimo" en marzo de 1887, cuando comenzó a hacerse sentir el efecto de la clausura de los puertos brasileños y el cese consiguiente de la faena saladeril:

"...los estancieros productores de novilladas tienen que pasar por las horcas caudinas de Fray Bentos, y los precios, sin el estímulo de la competencia, caen de $ 16,17 *y hasta* 18 *oro por cabeza, al de* $ 9,10 *y* 11 *según su clase, es decir un* 40 %, *con la circunstancia agravante de no comprarse sino previa elección, desflorando los ganados y dejando sin colocación casi el* 80 % *de la producción total".* (297)

La Compañía Liebig's fue en 1887 la única empresa que faenó nuestro ganado ante el cierre saladeril y por ello se hizo pagar muy caro el servicio.

En 1889 los estancieros de Paysandú y Río Negro manifestaron su hostilidad a la Empresa por la oposición que ella había hecho en el Senado a la fundación de nuevas fábricas de conserva y refrigeración:

"Hasta ahora cuantas empresas han querido establecerse en el país para la explotación de los ganados, se han visto impotentes o han sucumbido debido no sólo a la desidia del Poder Ejecutivo, como también a la gran Compañía que viene explotando ese ramo en la República, gozando de una supremacía hasta ahora indisputable por su capital y la fácil y abundante salida de su producto."

"Para evitar la monopolización de cualquier Compañía o Sociedad, que si fomenta el crédito del país, en cambio envía sus pingües dividendos o utilidades al extranjero, mientras que los criadores pasan todo género de contratiempos y perjuicios, y se arruina nuestra principal industria, preciso es que nuestros hacendados se aúnen haciendo pagar por los ganados lo que éstos valen y no lo que se quiera dar por ellos con detrimento de los intereses generales; pues no es justo que todas las utilidades sean para el saladerista [la Liebig's] *que desde hace años viene estableciendo los precios que han de servir de norma a los que explotan igual industria en esta orilla del Uruguay".* (298)

te a todas las excepciones y beneficios del juicio ejecutivo, a fin de que el bien afectado aunque no se constituye hipoteca por éste, pueda legalmente responder del resultado de la obligación y enajenarse en público remate previa tasación..." (294) Solamente un jurista muy sutil distinguiría entre este documento y una clásica hipoteca. Desde el punto de vista económico la "Carta de adeudo" funcionaba igual que una hipoteca ya que el estanciero podía perder su campo si no cumplía a satisfacción de la Empresa con sus obligaciones. Comprar novilladas invernadas en los excelentes campos de Río Negro a $ 11 cada ejemplar era un gran negocio pues los precios que los saladeros montevideanos abonaron en 1876 y 1877 oscilaron entre $ 14 y $ 15!

Para quien en el futuro estudie la relación de la República con el capital extranjero, relación hecha de admiración inicial y franco antagonismo posterior, los párrafos precedentes son vitales: ellos muestran el tímido nacimiento de una conciencia económica nacionalista entre los productores expoliados.

En 1889 un poderoso hacendado de Río Negro, Carlos Young, aquél que programó con Castro y Ca. la exportación de ganado en pie hacia Europa, dictó una conferencia en la Asociación Rural en la que expuso las ventajas que obtendría el hacendado litoraleño si rompía el monopolio de la Liebig's:

"Los saladeros, he aquí el director absoluto, el monarca omnipotente, el Dios Eolo de nuestra industria nacional! Tiemblen estancieros, que la Fábrica Liebig's ya ha fijado sus precios para este año, su fallo sin apelación ha sido formulado y por excelentes que sean sus novillos no obtendrán ni un centavo más que la suma indicada".

"Todo el mundo sabe, para no hablar más que del principal saladero del Uruguay, en qué estrecha dependencia se hallan muchos hacendados orientales de la compañía Liebig".

"Cuando llega la época de la matanza, sus mensajeros recorren los campos y arrean el ganado gordo a muy bajos precios, pues el estanciero no puede guardarlo indefinidamente".

"¿Y los múltiples gastos ocasionados por los mejoramientos de la raza criolla? ¿Hay acaso una compensación suficiente a los sacrificios que se imponen los estancieros para procurarse costosos reproductores?, seguramente que no. La Fábrica no establece ninguna diferencia entre el novillo mestizo y el criollo, las tropas se cuentan y no se pesan". (299)

El lector advertirá cuando estudiemos las críticas a los saladeros tradicionales que ninguna de ellas tiene la entidad de las ya transcriptas contra la Liebig's. Es que, por las características ya enunciadas, la Empresa mayor del país hacía "temblar" a los estancieros, pudiendo con seguridad volcar todo el peso de la crisis económica que la ganadería nacional atravesó de 1886 a 1894, sobre ellos.

* * *

Para desgracia de nuestros saladeristas y contento de nuestros hacendados, muy otra era la situación de los industriales orientales. Ellos no tenían, considerados aisladamente, ni la enorme capacidad de faena ni el monopolio en una región de que gozó la Compañía extranjera.

Partiendo sin embargo, de las necesidades crediticias, tan amplias como poco satisfechas en el medio rural uruguayo de 1890, los más fuertes saladeristas de Montevideo y el Litoral utilizaron un modo de operar similar al de la Liebig's, denunciado por "El Telégrafo Marítimo" en 1889:

"Muchos de nuestros principales hacendados se proponen este año vender los novillos por apartes, si los saladeristas no compran un número fijo de animales. Al proceder de este modo, lo harán porque algunos de ellos tienen la costumbre de comprar cualquier novi-

llada ofrecida, haciendo caso omiso de su procedencia y del número que se ofrece, pero cuidándose en cambio de formular contratos, cuyas cláusulas privan al estanciero de vender los animales a otro cualquiera, con más la circunstancia de que los compradores no tienen obligación de apartar sino los novillos que más convienen a sus intereses. Semejante proceder no es por cierto conocido en ningún otro ramo del comercio. Un contrato que sólo se concreta a la imposición de obligaciones al vendedor, no puede significar otra cosa que la ruina de éste, y he ahí la causa de los grandes perjuicios que anualmente experimentan nuestros ganaderos..." (300)

Este sistema arrebataba las mejores novilladas al más bajo precio, dejando en el campo el refugo sin posible colocación.

El proceder de los saladeristas empero, sería sólo ruinoso para los hacendados cuando los industriales se coaligaran. Ello acaeció en varias oportunidades por estos años.

Lo hicieron en 1889 los del litoral (301). Ante la brutal competencia argentina y sus ganados baratos comprados con papel depreciado, lo hicieron los del Cerro de Montevideo a comienzos de la zafra de 1891. Lo denunció el estanciero Martín Suárez de este modo:

"*Los saladeristas de la Capital por esa causa o pretexto, se vieron obligados a formar una Liga que dió por resultado comprar los ganados al precio que, según su criterio, podían pagar, para hacer una posible competencia a los tasajos argentinos. Y lo efectuaban así: entraba diariamente el saladerista de turno a comprar en Tablada, y después de examinar los ganados, les ponía precio, que ningún otro saladerista podía alzar. Si no le convenía el ganado, entraba el siguiente de turno, pero siempre procediendo en idénticas condiciones. ¿Qué recurso le quedaba al estanciero?. Vender, pues ignoraba al enviar sus ganados que existía la bien llamada liga de saladeristas, y caía en ella, representando el papel del incauto mismo. Todo era preferible a retornar sus haciendas, lo que retrasaría el engorde y no las realizaría hasta el siguiente año.*"

"*Por este ingenioso sistema, obtuvieron los saladeristas novillos a 8 y 9 pesos para la faena, y vacas a 6 y 7, precios jamás conocidos en la República en tiempos normales. Hubo invernador que perdió dos y tres pesos por cabeza de ganado vendida...*" (302)

Los precios citados por Martín Suárez son los mínimos. Lo cierto es que la "Liga" tuvo efectos negativos para los hacendados fácilmente verificables. Mientras el novillo se cotizó a un precio promedio de $ 16.02 en 1890, en 1891 cuando la Liga funcionó, esa cotización descendió a $ 13,81.

Se trató de luchar por la distribución de un ingreso menguado: el proporcionado a los grupos sociales que vivían de la ganadería.

* * *

Pero el triunfo reseñado en los párrafos que preceden fue transitorio. Los saladeristas no podían hacer lo que con facilidad realizaba la Liebig's. Y en parte la razón estaba en que ellos eran muchos (y la liga entre industriales que se disputaron palmo a palmo el mer-

cado consumidor de Río de Janeiro y de La Habana fue siempre aleatoria) y la Liebig's una sola. Que el acuerdo era muy difícil lo prueba el fracaso de la liga ensayada en el litoral en 1883. Comentó con alborozo la Revista de la Asociación Rural:

"Según tenemos entendido... mientras la zafra es lenta y difícil en algunos saladeros, en otros establecimientos, que no han entrado en la liga, se matan los ganados en flor de los departamentos de Paysandú y Río Negro, a precio algo mayor..." (303)

Además, otras poderosas razones militaban contra los saladeristas. Fundar una fábrica de tasajo, ya lo dijimos en el Tomo I, no exigía cuantiosos recursos (como los exigirá en el siglo XX fundar un frigorífico).

Cuando en 1883 fue liquidada la fábrica de carnes conservadas "La Trinidad", propiedad de Lucas Herrera y Obes, los estancieros agrupados en la Asociación Rural temieron que el retiro de este industrial del mercado de haciendas provocara un descenso en el precio de los novillos. Se formó entonces la "Sociedad Industrial de Ganaderos" con aportes de los más notorios socios de la Rural: Eduardo Castellanos, Federico Paullier, Lorenzo Caprario, Conrado Hughes, Santos Urioste, Emiliano Ponce de León, Carlos Reyles, Juan P. Caravia, Amaro Sienra, etc. La comisión organizadora visitó establecimientos saladeriles y decidió la compra del llamado "Le Hir", que hacía algunos años estaba inmovilizado. La suma total abonada fue sólo de $ 75.000 (se trataba de uno de los mayores saladeros de Montevideo, con 220 cuadras, excelente muelle propio y buenas construcciones). La operación incluso fue financiada pues sólo exigió el antiguo propietario $ 30.000 al contado. (304)

En diciembre de 1883 el nuevo saladero de los estancieros comenzó a funcionar, (305) bajo la dirección de Lucas Herrera y Obes (306) y en febrero de 1884 su faena, aunque menor en comparación con la de los gigantes de la industria (J. Paulet; Pedro Piñeyrúa; Eugenio Legrand), se comparó a la de los establecimientos medios. (307)

Si bien el futuro de este establecimiento en particular fue un tanto oscuro, no cabe duda que a los fuertes y ricos hacendados orientales les resultaba fácil fundar un saladero que quebrara cualquier clase de liga que los industriales formaran. La característica principal de la industria del tasajo —su primitivismo técnico— era su principal debilidad desde este ángulo.

Otro elemento podía también quebrar el monopolio de las ligas: el abasto de Montevideo. La ciudad capital consumía un volumen interesante de haciendas (de 111 a 156.000 cabezas entre 1886 y 1894) lo que significaba un 20 % de la faena saladeril global.

El abasto de la Capital no sólo no estaba en manos de los saladeristas sino que además (y a diferencia de lo que ocurre hoy —1970— en que las mejores carnes se reservan para la exportación), pagaba precios superiores a los de los industriales pues exigía el ganado de superior calidad. El abasto era uno de los pocos elementos que valorizaban las novilladas mestizas, por ejemplo, como lo hizo notar en la Cámara de Representantes Antonio María Rodríguez en 1885. (308)

Pero lo que impidió el monopolio de los saladeristas orientales

es lo que estudiaremos en detalle en el capítulo siguiente: la exportación de ganado en pie hacia el Brasil. La liga saladeril de 1891, aquella que más resultados logró en su pugna con los productores, fracasó finalmente debido a ese mercado alterno que el estanciero uruguayo poseyó. Lo señaló la prensa en julio de 1891:

"Se recordará que los compradores de Río Grande entraron este año a comprar hasta las puertas de Montevideo y que fueron ellos los que dificultaron la liga de nuestros saladeristas y algo levantaron los precios". (309)

En el fondo, (y dejando de lado la situación excepcional de la Liebig's), la lucha por la distribución del ingreso que la ganadería en crisis proporcionaba, se iba a resolver en la frontera. De lo que aconteciera con el comercio de ganado en pie iba a depender el triunfo del industrial sobre el productor o viceversa. Conociendo la fuerza y la influencia política de la clase alta rural no era difícil prever el resultado final del conflicto.

Capítulo II
La exportación de ganado en pie al Brasil y la lucha entre estancieros y saladeristas. Primera fase: la pugna en 1887

1 — La Frontera: una región económica

Desde los lejanos días en que éramos colonia española el comercio con el Brasil determinó la existencia de una auténtica región económica en la cual la línea fronteriza que los políticos se preocupaban por marcar mostraba a cada instante su artificialidad.

Era un fenómeno de perfecta complementación el que ocurría entre nuestros Norte y Este (Artigas, Salto, Rivera, Cerro Largo, parte de Tacuarembó, Treinta y Tres y Rocha) productores de novilladas y la codiciosa industria saladeril riograndense, enfrentada a los escasos e inferiores ganados criados por sus compatriotas.

El comercio de ganados con el Brasil nunca había cesado a pesar de los repetidos esfuerzos de casi todas las autoridades orientales preocupadas por favorecer nuestro desarrollo industrial y no el del país vecino. José Artigas lo prohibió en su famoso "Reglamento Provisorio para el fomento de la campaña y seguridad de sus hacendados" del 10 de setiembre de 1815; Manuel Oribe desde el Cerrito repitió la medida en 1848; Bernardo P. Berro al denunciar en 1861 el Tratado de Comercio de 1851, le impuso dos gravámenes y en junio de 1882 el Presidente Máximo Santos nuevamente elevó el impuesto. Todo era inútil: los hechos económicos y las poderosas fuerzas sociales que ellos alimentaban (sobre todo los estancieros de la frontera, casi todos grandes propietarios brasileños) finalmente se imponían y el comercio de ganados se reanudaba.

En realidad el Imperio del Brasil hallaba en el tasajo producido con los ganados orientales (fueran o no industrializados en el Uruguay) el alimento ideal para sus esclavos y careciendo como carecía

de abundantes y buenos novillos aparentes para el tasajo, necesitaba tanto de nuestros estancieros como nuestros saladeristas de él. En 1893 hacía notar "La Razón" que: "*...el imperio brasilero con sus* 8.377.218 *km. de extensión y sus* 12.000.000 *de habitantes no cuenta con un total de* 6.000.000 *de cabezas bovinas... El ganado minero es bueno, pero llega al brete de matanza... verdaderamente estropeado por efecto de una marcha larguísima y llena de penalidades. Los ganados del norte, Ceará y Marajó, por su parte, son por regla general flacos y pigmeos, pagándose* 100.000 *reis o sea* $ 50 *oro uruguayo por un novillo que no da* 250 *libras de carne... y qué carne! Tan flaca y piltrafosa que tirándola contra la pared queda incrustada en ella...*" (310)

En lo que tiene que ver con el ganado existente en la provincia pastoril del imperio, Río Grande del Sur, ni por su número ni por su calidad (inferior en el peso de los cueros y en el rendimiento en carne), podía competir con los novillos criollos orientales. El saladerista riograndense por conveniencia y por necesidad utilizó los novillos de nuestro país.

¿Cuál era el volumen de este comercio de ganado en pie desde el Uruguay al Brasil? Las estimaciones son muy variables. Desde las 300 ó 400 mil cabezas que calculó Eduardo Acevedo en "El Siglo" de 1891 (311) hasta las generalmente ridículas cifras oficiales, aquéllas que sólo revelan el ganado que pagó impuesto pero nunca el que atravesó la frontera, todo fue dicho en la época. Las cifras oficiales oscilaban con mucha irregularidad, demostrando más que el avance o retroceso de este tipo de comercio, los avatares del precio del ganado en Río Grande, ya que si éste era elevado los hacendados abonaban el módico derecho de exportación, pero si el precio era bajo, el contrabando predominaba (312). Entre 29.000 cabezas en 1890, año del mínimo y 120.000 en 1892, año del máximo, fluctúan las cantidades anotadas en nuestros Anuarios Estadísticos de 1886 a 1894. Una estimación más científica fue realizada en 1905 por Pedro Cosio, un conocedor profundo de la frontera como que trabajó en sus Aduanas. Comparando la matanza anual de los saladeros riograndenses cuando existía aporte oriental de ganados y cuando éste desapareció a raíz del impuesto prohibitivo que cobró el Brasil de 1898 a 1900, llegó a la conclusión que el promedio de la exportación oriental era de unas 200.000 cabezas al año, (313) cifra con la que coincide otra fuente de nuestro período, el ya citado Martín Suárez. (314)

Este número, que en algunos años fue mayor, es muy significativo si tomamos en cuenta la existencia bovina de los departamentos fronterizos. Según las declaraciones para el pago de la Contribución Inmobiliaria en 1890 (impuesto que desde 1887 no gravitó sobre el ganado en pie), los departamentos de Artigas, Cerro Largo, Rivera, Rocha y Treinta y Tres, poseían 1.900.000 cabezas lo que significaba una producción anual de 190.000 novillos (un 10 %) y 80.000 vacas (un 5%) para la venta. Aún considerando que estas cifras pueden pe-

car por bajas, ya que los hacendados temiendo el regreso del impuesto seguían ocultando las existencias, el Brasil compraba por lo menos el 70 % de la producción anual de la zona fronteriza. (*)

Departamentos ganaderos por excelencia como Cerro Largo, vivían por completo al margen de nuestro mercado de haciendas, siendo tributarios del Imperio. Sufrían las oscilaciones económicas que soportaba el Brasil y cuando por diferentes motivos este país dejaba de comprar sus ganados, entraban en una crisis total. En 1885 por ejemplo, un estanciero de Cerro Largo escribió al periódico "A Patria" señalando que existían en Cerro Largo 80.000 reses en estado de ser beneficiadas que abarrotaban a los estancieros. Los troperos de los saladeros de Pelotas no llegaban ya que la baja de la moneda brasileña hacía que tuvieran que pagar 50.000 reis por cabeza, cuándo en la provincia de Río Grande del Sur se obtenían los novillos a 30 ó 40.000 reis. (316).

Martín Suárez, hacendado de ese departamento (y futuro diputado colorado) escribió en 1893 señalando los motivos por los cuales el estanciero de Cerro Largo dependía del comercio fronterizo:

"*Y si... esos ganados... se transportan a la tablada* [de Montevideo] *para los saladeros... luchan con fuertes obstáculos. La distancia de* 100 *leguas que los separa de la capital, la carencia de pastos, casi siempre, para dar de comer a las tropas, y la escasez de aguadas, a pesar de que pagan estos gastos de camino a peso de oro, concurren a que lleguen en miserable estado. Ni siquiera pueden evitarlos transportando las haciendas en ferrocarril desde Nico Pérez, pues este servicio es muy deficiente aún...*"

"*El mercado de Pelotas es por la posición de los departamentos de Cerro Largo, Treinta y Tres y Rocha, el único que conviene para la venta de sus ganados...*" (317)

Aunque Cerro Largo fuera el departamento que más dependía —y su gran riqueza bovina explica también la importancia vital que asignaron sus hacendados a esta salida— del mercado riograndense, no era el único. Establecidos los primeros saladeros brasileños en el Cuareim, el reparto de las haciendas se efectuó de este modo: para los saladeros del Cuareim exportaban ganado los departamentos de Salto y Artigas. Para el de Santa Ana: Tacuarembó, Salto, Artigas y Rivera. Para los de Bagé y Pelotas: Tacuarembó, Rivera, Cerro Largo y parte de Durazno. Para los de Yaguarón: Cerro Largo y Treinta y Tres. Para el de Santa Victoria y los de Río Grande: Rocha. (318).

(*) Un cálculo interesado y obviamente falso planteó el abogado de los saladeristas en petición elevada al Gobierno en 1887, Dr. Carlos María de Pena. Consideró la existencia ganadera de los departamentos de Rocha, Maldonado, Cerro Largo, Treinta y Tres, Tacuarembó, Rivera, Salto y Artigas en 1884 (3.434.507 cabezas), la que generaba por año una novillada de corte de 343.450 cabezas. Según el Dr. Pena los saladeristas riograndenses no compraban más de 50.000 cabezas en el Uruguay, de lo que deducía que sólo llevaban el 14 % de la producción de los departamentos fronterizos. Nada abona este cálculo del Dr. Pena, seguramente influído por la representación de sus defendidos (los saladeros orientales del litoral) deseosos que el Gobierno impidiera el tráfico de los ganados orientales hacia el Brasil. Disminuyendo su importancia, los Poderes Públicos serían convencidos que al prohibirse este comercio no se herían intereses fundamentales de los hacendados. (315)

Cuando el ganado escaseaba en Río Grande o los precios en baja alentaban la faena de los saladeros de Pelotas, era frecuente ver llegar los troperos comisionados para efectuar las compras brasileñas hasta el mismo distrito de Carmelo en el departamento de Colonia. (319).

¿Cómo entonces no explicarse con facilidad que *todos* los estancieros de la República defendieran el tránsito de ganado en pie hacia el Brasil y propulsaran la anulación del impuesto de exportación?

Los criadores de la frontera hallaban en Río Grande del Sur su mercado natural; el hacendado del sur y del litoral, una posible vía para escapar a las ligas de saladeristas o las "horcas caudinas" del Liebig's, además de evitar el abarrotamiento de haciendas que se hubiera producido en la Tablada de la Capital si los departamentos fronterizos se decidían a enviar sus novillos. Lo dijo uno de ellos en 1893:

"Es conveniente asimismo para los... departamentos próximos a la capital, que den los de la frontera otro destino a sus ganados que la Tablada, porque evitan así la afluencia a un solo mercado para casi toda la República y la desvalorización consiguiente de los mismos ganados; ventaja para los saladeristas con fuertes pérdidas para el hacendado de aquellos departamentos". (320).

Tan importante se había hecho este comercio, que los ferrocarriles uruguayos con estaciones terminales en la frontera llegaron a considerarlo un rubro fundamental de su transporte y hasta en algún caso (el del Ferrocarril Norte con terminal en Artigas) (321), construyeron pequeños ramales férreos para acercarse a los saladeros riograndenses pues varios de ellos se hallaban sobre la misma línea fronteriza. (*)

2 — El conflicto en 1887 entre saladeristas y estancieros

El latente conflicto entre saladeristas y estancieros por la exportación de ganado en pie hacia el Brasil se agudizó en 1887. En tal año, como se recordará, el Imperio clausuró sus puertos al tasajo rioplatense aduciendo la existencia de cólera en estos países. El Gobierno Oriental pareció estar dispuesto a principios de febrero a prohibir el pasaje de las novilladas.

Se trataba del único acto de nuestra parte que podía obligar al Imperio a reconsiderar la clausura de sus puertos. "La Razón" apoyó

(*) Los saladeros del Estado de Río Grande se encontraban situados: uno en el Paso del Cuareim, uno en el Paso de Bautista, uno en Santa Ana, cuatro en Bagé, dos en Yaguarón, uno en Santa Victoria de Palmar, y otros en Pelotas y Barra del Río Grande. El saladero del Cuareim era servido por el Ferrocarril Noroeste, el de Bautista por el Ferrocarril Norte, el de Santa Ana por el Ferrocarril Central. Estos tres saladeros exportaban en tránsito por el puerto de Montevideo. Los otros tenían una salida muy inadecuada por el pésimo puerto de la Barra del Río Grande. (322)

la medida el 17 de febrero, burlándose de paso de las autoridades brasileñas que temían el "microbio" en el tasajo pero no en el ganado y los peones que lo conducían hasta Río Grande:

'Se rechazan a balazos a los simples transeúntes de la frontera, y sin embargo se admiten las cuadrillas de peones que conducen tales ganados!!"

"¿Sabe el Gobierno a quién viene a beneficiar disposición tan injusta? A los saladeristas del Río Grande y a los hacendados brasileros, únicos pobladores de nuestros departamentos fronterizos salvo raras excepciones; sacrificando y hasta persiguiendo, puede decirse, a los demás hacendados del país; puesto que no contando éstos con nuestros saladeros a causa de no poder vender sus carnes, se ven obligados a guardar sus ganados y venderlos a vil precio a los saladeristas de Río Grande". (323)

"El Telégrafo Marítimo" de la misma fecha, mejor informado sin duda que su colega, luego de recoger el rumor del cierre de la frontera, lo desmintió y atribuyó la marcha atrás de las autoridades a la presión de los estancieros fronterizos:

"Los Jefes Políticos de Cerro Largo y Treinta y Tres, considerando este asunto del punto de vista del interés de su respectivo departamento y pesando únicamente el perjuicio no liviano que la prohibición les ocasionaba, gestionaron ante nuestro gobierno para que aquella se levantase... pero... no creímos que tal cosa pudiera escapar a nuestros Ministros [la prohibición como única arma de represalia frente al Imperio] *y entendimos que el Gobierno optaría por compensar en parte a los estancieros de la zona perjudicada eximiéndoles por uno o dos años del pago de la Contribución Directa".*

"Después se nos aseguró que ni el Gobierno Oriental concedería permiso, ni las autoridades brasileras tolerarían el pasaje. Resulta ahora que sea por no haber existido la prohibición que suponíamos, o sea por haberse levantado hace más o menos tiempo la que existió, la frontera no ha estado ni está cerrada para el pasaje de ganado en pie y que eso consta por una declaración oficial del Gobierno."

Luego de criticar al país norteño por la clausura de los puertos que sólo beneficiaba a la industria saladeril de "Río Grande, hijo mimado del Imperio", concluía el redactor asegurando que si el tránsito se seguía permitiendo:

"Entrarán sin duda, dos o tres millones de pesos por la frontera para los departamentos de aquella zona, pero dejaran de entrar 10 ó 12 por otro lado, y sufrirán miseria o privaciones los millares de individuos a que, directa o indirectamente, da trabajo nuestra industria saladeril."

"Eso en cuanto al presente. Por lo que hace al futuro, con el feliz ensayo practicado, el buen camino quedará abierto; la más ligera colerina, esas indisposiciones generales en la época de las frutas (los nísperos coinciden con el principio de la faena), y ya veremos como nuestros activos y simpáticos vecinos del Río Grande entran en campaña: las absolutas clausuras de puerto volverán a producirse, y convertida la República en mero campo de pastoreo de la provincia li-

mítrofe, los habitantes de aquélla se pondrán cada vez más gordos y nosotros cada vez más flacos" (324).

Al día siguiente "La Razón" dio cuenta que una Comisión de saladeristas había entrevistado al Presidente de la República para conocer la verdad acerca del pasaje de los ganados, enterándose con sorpresa que éste se realizaba con permiso de nuestras autoridades y el beneplácito de las brasileñas. (325)

El mismo periódico informó el 25 de febrero de la actuación de los dos grupos de presión (saladeristas y hacendados de la frontera) ante el Gobierno y de cómo habían triunfado los estancieros:

"En vista del fin claramente proteccionistas que guiaba al Imperio, nuestro Gobierno tomó primeramente una medida acertada, que importaba una justa retorsión y hubiese obligado al gobierno brasilero a abrir sus puertos a las carnes de Montevideo. La medida consistía en hacer verdadera la incomunicación fronteriza por lo que respecta a los ganados... Pero se ha venido a saber que a los pocos días nuestro gobierno dejó sin efecto su disposición, permitiendo el pasaje... [y esto] *se debe a influencias de los jefes políticos de Treinta y Tres y Cerro Largo alarmados por los perjuicios que sufren los hacendados de esos departamentos..."*

'Se nos dice que el señor Ministro ha contestado a la Comisión de saladeristas que el interés principal no es el de éstos, sino el del ganadero; y que puestos en conflicto, el Gobierno ha debido decidirse por el interés del hacendado". (326)

El Gobierno Oriental demostró no sólo considerar más respetable y con mayor fuerza económica y social a los hacendados sino también saberlos con más peso político. El Ministro Julio Herrera y Obes podía poner todas las banderitas coloradas "al tope" que deseara, siempre y cuando respetara el interés económico de Cerro Largo gobernado por un Jefe Político blanco. Sin duda este factor también pesó. Así como Río Grande del Sur por su levantisco carácter en la historia brasileña era la niña mimada de las Provincias imperiales, nuestros departamentos fronterizos debían ser muy bien tratados por la autoridad central montevideana: ellos habían sido y seguirían siendo el foco del que partían las revoluciones.

A pesar de que la mayor parte de la prensa montevideana continuó durante algún tiempo su campaña a favor del cierre de la frontera (327), el Gobierno ya había decidido proteger a los hacendados aún en detrimento del futuro de la primera industria nacional: la saladeril.

Sólo dos periódicos de la capital defendieron el punto de vista de los rurales: el diario católico "El Bien" y el periódico, portavoz de la colonia brasileña en el Uruguay y escrito en portugués: "A Patria". "El Bien" volvió a reeditar el argumento predilecto de los hacendados, beneficiar a la ganadería (con la que ellos se confundían) era beneficiar a todo el país:

"El Gobierno que no gobierna para los saladeros en especial sino para el país en general, no debe concentrar su vista en un solo punto, sino abarcarlos todos. ¿Es ventajosa para el país la exportación de ganado en pie?. Pero, ¡quién puede dudarlo! Se descargan los campos de ganados excesivos; se recupera parte de lo que hace perder

la interrupción de la faena en los saladeros; se trae dinero al país para compensar el que deja de venir por otros conductos; sufren acaso más los saladeros por de pronto con el predominio de sus concurrentes en el extranjero, pero el país se alivia un poco..." (328)

No era el país el aliviado sino los hacendados fronterizos y los saladeros de Río Grande que no hubieran podido aprovechar la clausura de puertos a nuestro tasajo de no haber contado con los novillos orientales.

Esta primera escaramuza había demostrado a los saladeristas cuán difícil les iba a resultar derrotar a los hacendados impidiendo el mercado alterno de Río Grande del Sur. Los hacendados contaban con el apoyo del Gobierno.

Abiertos los puertos del Imperio al finalizar 1887, dos novedades alertaron al gremio saladeril. El Brasil aumentó los derechos de aduana que pagaba el tasajo uruguayo y en la barra del Cuareim comenzó a funcionar el primer saladero de *frontera* enfrentado a la orilla uruguaya que faenaba casi exclusivamente ganados orientales. La competencia riograndense podía tornarse formidable. Para impedirla y a la vez doblegar a los estancieros había que obstaculizar de todas las formas posibles el tránsito de nuestros novillos hacia el Brasil.

En noviembre de 1887 los principales propietarios de saladeros en el litoral (la zona que ahora resultó perjudicada ya que el saladero de la barra del Cuareim, por su ubicación, les arrebataba el ganado a ellos, así como los saladeros de Pelotas y Bagé se lo quitaban a los de Montevideo), presentaron un petitorio a los Poderes Públicos. Lo firmaron Augusto Hoffmann, por "Liebig's Extract of Meat Company Ltd."; V. Verney, por la "Compañía Pastoril Agrícola Industrial" (Saladero Sacra); A. Santa María (Saladero Nuevo Paysandú); Juan Ramón Gómez por Carmelo Libarós (Saladero Casa Blanca); Petit Seré y Ca. por P. Harriague (Saladero Salto) y Pedro Piñeyrúa (Saladero Guaviyú). Redactó el escrito el abogado Dr. Carlos María de Pena. (*)

(*) La Asociación Rural mantuvo en este conflicto entre hacendados y saladeristas una actitud prescindente. Ella era un síntoma de cierta fosilización de sus cuadros dirigentes —hecho que ya había destacado en una carta enviada a Domingo Ordoñana el entonces joven hacendado Federico R. Vidiella— a la vez que de la influencia notable que por estos años ejercían en la misma los elementos del gremio radicados en Montevideo, entre los que se contaban precisamente dos hombres claves en el petitorio de los saladeristas: Juan Ramón Gómez, primer presidente de la Asociación Rural y el Dr. Carlos María de Pena, su abogado consultor en tantos problemas económicos que se plantearon al gremio durante el período. En relación a ese petitorio, la Revista de la Asociación sólo publicó un artículo extractado del diario de Melo, "El Deber Cívico" en el que se condenaba los esfuerzos de los industriales para cerrar las puertas del Brasil a los estancieros de la frontera. (329) Pero ni en sus editoriales o resoluciones de la Directiva se advierte una preocupación auténtica por presionar al Gobierno. La derrota saladeril no fue su obra. Seguramente la Asociación, partiendo del amplio criterio con que Domingo Ordoñana la fundó, en 1871, se concebía a sí misma como un gremio "económico" en el sentido más amplio del término, aquel que agrupaba todas las fuerzas que en el país pugnaban por el adelanto del medio rural. Y dentro de esas fuerzas bien podían caber los saladeristas. La naturaleza ganadera de la Asociación estaba desdibujada. Su efectividad como grupo de presión, disminuía. Esto no debe llevarnos a la conclu-

La extensa demanda de los saladeristas (330), obra de la inteligente dialéctica del Dr. Pena, daba cuenta del establecimiento del saladero brasileño en la barra del Cuareim con verdadero temor, hijo sin duda de observar que el nuevo competidor "...*viene a utilizar especialmente la flor de los ganados que sirven de materia prima a la industria de carnes en el Litoral...*"

Pero no sólo se trataba de los ganados orientales:

"De muchos años atrás los ganados de las comarcas de Uruguayana e inmediaciones del Cuareim cuyos campos son considerados muy superiores y los más aparentes para la ganadería en el Brasil, se han faenado en los saladeros del Estado Oriental en número que según los cálculos... no ha bajado de 100.000 cabezas en algunos años."

"El nuevo saladero del Cuareim aprovechará esa materia prima que antes faenaban nuestros saladeros y nos disputará también los ganados de nuestro propio territorio.. Aprovechará aquel establecimientro nuestra materia prima y nuestras vías de comunicación terrestre y fluvial para pasar de tránsito, al Brasil, los cargamentos de tasajo que introducirá en los mercados brasileros del Atlántico, libre completamente del impuesto que grava al tasajo de procedencia oriental. Hemos demostrado que el derecho actual sobre la exportación de nuestras carnes al Brasil representa $ 2.19 por cada animal faenado. Y como el ganado en pie, al ser exportado para el Brasil paga un derecho que representa por cabeza de animal, $ 1,19, resulta una diferencia de $ 1 en contra nuestra por cada animal. Sobre esta diferencia... calcula sus beneficios el nuevo saladero..."

Los saladeristas se alarmaban pues sabían que "...*a la instalación de ese primer saladero, seguirá la de otros, pudiendo resultar en breve, si las cosas siguen como van, que se trasladen algunas fábricas o que funden otras nuevas del otro lado del Cuareim en territorio brasileño*".

Como todo grupo social que defiende sus intereses, también los saladeristas buscaron confundir los suyos con los de la nación entera utilizando el Dr. Pena en este caso un argumento muy cierto:

"...[si la competencia brasileña nos derrota] *debe agregarse el perjuicio que para el país importa la disminución en la matanza, o sea la falta de elaboración en la República. Los gastos proporcionales de acarreo, personal de faena, y faena mismo repartidos sobre cada*

sión errónea de que el descaecimiento de la Asociación Rural como factor de poder significara el debilitamiento de la clase alta rural. Todo este tomo está demostrando lo contrario. Simplemente tomaron otros rumbos para presionar: integrando las Cámaras legislativas, ocupando Ministerios, ligándose con la Banca, especulando con la tierra pública, los rurales iban acumulando una a una las verdaderas palancas de poder del país.

Otro hecho pudo incidir para que la Asociación se mostrase reticente en relación a este tema. Como estudiaremos en el capítulo siguiente, la posición de los estancieron orientales no fue tan homogénea como la estamos aquí presentado. La mayoría de los invernadores del Sur también se oponía a que los saladeristas riograndenses les arrebatasen los mejores ganados de los departamentos criadores por excelencia, los del Norte. La Asociación, que decía representar a todos los hacendados, pudo sentir la presión de los fuertes invernadores y decidir, en consecuencia, mantenerse neutral antes que verse atacada por una de las partes en conflicto.

animal faenado pueden computarse sin exagéración en $ 3.50. Esto menos entraría por jornales, salarios y consumos de toda especie en el movimiento comercial y circulatorio del país".

Además de correr la nación el riesgo de perder en su haber económico todo el proceso de la industrialización de la carne, el Gobierno debía preguntarse: ¿qué clase de hacendados eran los favorecidos si se permitía el tráfico de ganado hacia los saladeros de la competencia? Y el Dr. Pena, miembro activo de la Asociación Rural, demostró no tener en mucha estima a los estancieros fronterizos pues en nombre de los saladeristas manifestó:

"Es notorio que los establecimientos ganaderos fronterizos pertenecen en su mayor parte a brasileros, que radicados o domiciliados en el Imperio, se limitan por lo general al pastoreo primitivo en nuestro territorio; mantienen sus estancias con la mayor economía y parsimonia al cuidado de simples capataces sin espíritu de mejora, o sin autorización ni recursos para emprenderlas, aunque las deseen a veces con mayor interés que sus patrones. Este régimen conocido económicamente con el nombre de "ausentismo"... se traduce en pérdidas muy positivas para la República, económica y políticamente. Y no tanto nos afectan por los beneficios líquidos que emplean y consumen en el exterior los ausentistas, sino por lo que dejan de hacer en sus establecimientos del Estado Oriental; por la falta de apego a nuestro suelo, por la falta de asimilación con nuestro espíritu nacional; por la inercia y la rutina agrarias..."

El Dr. Pena sabía que utilizaba un argumento real al mencionar la rutina y el descuido de los grandes propietarios ausentistas de la frontera, como también sabía de la tradicional hostilidad de los orientales hacia los brasileños. La nota nacionalista era un buen recurso ante los Poderes Públicos.

Dos eran para nuestros saladeristas los peligros. Primero: que el saladero de Cuareim les arrebatara la materia prima. Podían quedar privados del ganado brasileño de Uruguayana que siempre habían faenado pero no de aquel "con que nos abastecen los departamentos del norte". Segundo: el nuevo saladero instalado enfrente del territorio oriental iba a gozar de la misma técnica, suelo, clima y ventajas de posición que los saladeros uruguayos, y en aquellas ventajas era que radicaba el secreto de nuestro triunfo en la tradicional competencia que desde hacía años manteníamos con los saladeros de Pelotas y de Bagé. Estos, con pésimo puerto en la Barra del Río Grande, técnica deficiente y clima que no colaboraba con la producción, siempre habían producido un tasajo inferior. Muy otra sería la situación con las nuevas industrias establecidas en las propias puertas del Uruguay.

¿Qué pedían nuestros saladeristas?.

"Entendemos que mientras rija en el Brasil la tarifa restrictiva no habrá otro camino para aminorar los perjuicios que experimenta la República, que el de aumentar el derecho que pesa actualmente sobre la exportación de ganado en pie por la frontera terrestre, o gravar con un impuesto especial el tránsito de las carnes y demás productos de saladeros que vengan del Brasil, por la vía terrestre y el litoral uruguayo."

"Ya se grave o se recargue la exportación, el nuevo impuesto debe necesariamente representar una cuota equivalente a la suba de derechos en el Brasil... [por lo que] *debe quedar aumentado el impuesto de exportación sobre el ganado en pie por la frontera terrestre en $ 1.20 por cabeza, más el impuesto vigente."*

"Equilibradas así las diferencias por medio de ese derecho compensador mantendríamos favorablemente la concurrencia con Río Grande y con el saladero o nuevos saladeros del Cuareim".

Como los novillos que se exportaban al Brasil pagaban un 8 % (4 % creado por ley de 21 junio 1861; 2 % por ley de 14 noviembre 1863 y 2 % por ley del 21 junio 1882) sobre un valor de aforo fijado en $ 15, los saladeristas pedían aumentar un 100 % el impuesto aduanero.

De esta forma podrían seguir manteniéndose como industria competitiva frente a los nuevos saladeros del Cuareim, a la vez que no perderían el monopolio sobre la materia prima que hasta ese momento disfrutaban. Las novilladas del Litoral debían quedar reservadas a la industria nacional (que, en cuanto figuraba en ella la Liebig's, el calificativo de "nacional" no resultaba merecido por cierto).

La resolución negativa de los Poderes Públicos al pedido de los saladeristas era fácil de prever. Si en 1887, cuando la industria tasajera realmente estaba en crisis por la clausura de los puertos imperiales el Gobierno no se atrevió a prohibir el tráfico de ganado por temor a la reacción de los hacendados; en esta nueva fase del conflicto entre industriales y productores, cuando los estancieros podían aducir que se estaban enfrentando a una liga saladeril que buscaba el monopolio de las haciendas litoraleñas, el Gobierno hizo lo que sus antecedentes le indicaban: no considerar el petitorio redactado por el Dr. Carlos María de Pena.

Así como a comienzos de 1887 los principales diarios capitalinos habían apoyado la demanda saladerista de utilizar como arma para lograr la apertura de los puertos brasileños, la prohibición uruguaya de exportar ganado en pie, en esta otra oportunidad "El Siglo" (331) y "El Telégrafo Marítimo" apoyaron a los hacendados pues el interés nacional no estaba ya en juego sino el de dos grupos de presión. Y el más poderoso fue siempre el de los hacendados.

"El Arapey", publicado en Salto, sostuvo en noviembre de 1887 al comentar la petición saladeril:

"Los saladeros... son indudablemente una industria que elabora los productos del suelo multiplicando su valor; pero la materia prima no puede estar sometida a su interés porque necesita imperiosamente la salida por el conducto más favorable... Gravar los ganados... que se exporten por fronteras con un impuesto, favorecer la ganadería de los países vecinos en contra de la nacional, es hacer un cerco a la nuestra para que los saladeristas del país confabulados anualmente lo compren por el precio que les dé la gana, arruinando a nuestra primera industria y a nuestros propietarios territoriales. Esto es el feudalismo saladeril que hará siervos a todos los estancieros, disponiendo a su antojo de su fortuna y de su trabajo para ser cotizado al precio que aquél le imponga". (332)

La prensa del interior unánimemente se oponía al "feudalismo saladeril" con gran satisfacción de los estancieros que no deseaban ser "siervos".

La trascendencia del problema quedó de manifiesto cuando dos de los hombres más destacados de la nación en el estudio de sus problemas económicos se enfrascaron en "La Razón" en abierta polémica sobre el tránsito del ganado a Brasil. Martín C. Martínez defendió el punto de vista de los hacendados y Carlos María de Pena, como que había sido el redactor de la petición, el de los saladeristas. Martín C. Martínez abrió la discusión señalando:

"...no olvidemos que si tiene importancia incuestionable la industria saladeril, inmensamente mayor la tiene la industria ganadera. Es ésta y no aquélla el gran interés que la República ha ido a discutir a Río."

"Ahora, bajo el punto de vista de la ganadería, la agravación de los derechos de exportación al ganado en pie perjudicaría no solamente a los ganaderos del norte del Río Negro privándoles del mejor precio que puede pagarles el nuevo saladero brasileño, sino también a los departamentos del este que generalmente tienen conveniencia en vender para el Brasil". (333)

Carlos María de Pena abundó en argumentos ya mencionados al comentar la petición saladeril. Hizo hincapié, empero, en una circunstancia fundamental no desarrollada por entero en la petición: la mayor peligrosidad de la competencia riograndense establecida en el Cuareim debido a que los viejos saladeros de Río Grande del Sur carecían de buenos puertos y pagaban un elevadísimo flete para trasladar el tasajo por barco hasta Río de Janeiro, mientras el nuevo establecimiento de la frontera utilizaría nuestros ferrocarriles hasta Salto o Paysandú y luego nuestra vía fluvial: el Río Uruguay. Destacó también que el efecto final —de no adoptarse el criterio de los saladeristas uruguayos— sería "la traslación de algunos saladeros nuestros del lado del Cuareim. El comercio va tras el lucro legítimo y de consiguiente no habría que vacilar...". Desaparecería la industria saladeril en el país y florecería, con capitales uruguayos, en la frontera. Esta previsión de Carlos María de Pena, sin los ribetes dramáticos que su autor le otorgó, se cumplió. A los pocos años los saladeros de la frontera estaban en manos de capitalistas nacionales. (334)

El argumento del Dr. Pena podía también tener otro corolario, y el hábil polemista que era Martín C. Martínez lo advirtió cuando escribió:

"...el establecimiento de saladeros sobre el Cuareim puede desbaratar toda la política proteccionista del Imperio..."

"Esos saladeros del Cuareim pueden ser el medio de que nuestros ganados de la zona más rica en vacunos penetren al Brasil sin pagar absolutamente nada, ... a tal precio valdría la pena exportar en pie en vez de exportar en charque".

"Agréguese a esto que la concurrencia de los saladeros del Cuareim va a ser mucho más temible para los saladeros de Pelotas que para los del Uruguay. Si a los primeros les es difícil la lucha contra los saladeros orientales a pesar de ser defendidos por el derecho

protector, inmensamente más desastrosa les será la competencia de un saladero oriental [en el Cuareim]". (335)

Y es que, en efecto, si los saladeristas orientales lograban establecerse con saladeros en la frontera era como si un caballo de Troya penetrase dentro de las bien guardadas vallas proteccionistas que el Imperio había edificado. Ello sucedió en los años posteriores a 1887. No pudiendo derribar ni el muro imperial ni el muro que los estancieros orientales también habían alzado, los saladeristas, demostrando un fuerte espíritu de empresa, lo flanquearon. Al Imperio, por lo menos, lo derrotaron, para su sorpresa, desde adentro.

A la vez que se planteaba esta polémica en Montevideo, y crecía la oposición entre industriales y productores en todo el resto del país, en Río Grande del Sur surgían previsibles aliados de uno y otro sector.

Los saladeristas riograndenses enviaron representación por intermedio de la Cámara Municipal de Yaguarón al Gobierno Imperial en la que pedían se exigiera al Gobierno Oriental que liberase de derechos al ganado que cruzaba la frontera hacia sus establecimientos. Tal demanda, datada el 4 de noviembre de 1887, estaba vinculada al establecimiento del saladero en el Cuareim. (336) Y el diario "A Patria", que en Montevideo defendía el interés de los hacendados de la frontera, la publicó alborozado.

Por su parte, los hacendados de Río Grande no tenían una posición homogénea frente al ganado enviado por sus colegas orientales. Y no la tenían, porque esos colegas "orientales" eran, en su mayor parte, brasileños con campos a ambos lados de la frontera. Aquellos que poseían estancias sólo en Río Grande en cambio, aparecían como curiosos aliados de nuestros saladeristas cuando en 1891 exigieron al Gobierno brasileño que gravara el ganado oriental con $ 2.50 por cabeza, derecho prohibitivo. (337)

Pero sus compatriotas con campos en el Uruguay, todos ellos grandes propietarios, auténticos "barones feudales" con poderosa influencia política, lograron que se anulara este impuesto a comienzos de 1892. Lo comentó "El Siglo" revelando la solidaridad de intereses entre estancieros riograndenses, estancieros fronterizos orientales y saladeristas riograndenses:

"*...antes que nosotros han hecho meetings en la segunda ciudad del Estado* [de Río Grande] *contra la vigencia de la tarifa J.* [la que gravó con $ 2.50 los ganados orientales]. *Es que aún respecto de la provincia de Río Grande, la continuidad de territorio ha creado una comunidad de intereses preciosa para nosotros. Todo el gremio de saladeristas y la masa de población que vive de la industria de saladeros es adversa a las nuevas medidas porque necesita de nuestra ganadería para suplir el déficit que la ganadería propia de Río Grande arroja en la matanza. Pero en cambio se creerá que todos los ganaderos serán partidarios de las medidas restrictivas. Pues tampoco, porque se cuentan por miles y miles los hacendados riograndenses que tienen campos en la parte norte de nuestro país y sufren... esas trabas al comercio fronterizo de ganados*". (338)

La trabazón señalada demostró una vez más que por encima de la frontera política existía una región económica muy bien integrada.

Mejores y más baratos medios de transporte junto con la concentración de la industria frigorífica en Montevideo (al comenzar el siglo XX), lograron desbaratarla. Y como todos sabemos, no por entero.

Los saladeristas uruguayos oponiéndose al paso de las novilladas al Brasil hacían la triste figura de las autoridades españolas del siglo XVIII pretendiendo evitar el contrabando con los dominios portugueses. Más triste si cabe, pues las autoridades representaban por lo menos al Estado y los saladeristas uruguayos, como se ha probado, no contaron siquiera con el apoyo del Gobierno Oriental.

Capítulo III
El comercio de ganado y la lucha entre hacendados y saladeristas. Segunda fase: 1888 a 1894

1 — La exportación de ganado oriental al Brasil

"En tiempos normales, siendo libre el tránsito de animales por la frontera y trabajando los saladeros del Uruguay y de Montevideo, tanto los ganados de la Banda Oriental como los de Río Grande son solicitados por los saladeristas orientales y brasileros; y es la eficacia de esa concurrencia la que permite obtener altos precios al ganado. Cuando la competencia de saladeristas o compradores falta, los que únicamente faenan, imponen los precios..."

("La Razón, editorial del 23 de agosto de 1887)

"[En nuestra frontera] los campos, en su mayor parte pertenecen a individuos brasileros, a individuos que residen fuera del país, que reciben los productos de esos campos para convertirlos en grandes palacios donde residen haciendo vida holgada, ya en Río Grande o ya en Río Janeyro, donde un sólo estanciero de la República Oriental recibe dos millones de pesos al año, de renta naturalmente, completamente perdida para el Estado. La nación no retira de esta vastísima extensión, que podría calcularse en 3.000 suertes de estancia, más que los derechos de importación..."

(Párrafos del discurso del diputado Domingo Lamas proponiendo el aumento del impuesto que pagaban los ganados orientales al ser exportados en pie a Río Grande. Sesión del 25 de enero de 1888. Tomo Nº 90. pág. 266-281).

Teniendo en cuenta las dificultades del Estado Oriental para vigilar la frontera, los enfrentamientos entre grupos económicos opuestos revisten interés más por lo que revelan de las tensiones sociales durante la crisis que por la posible modificación de hechos (el comercio de ganado) que las medidas del Gobierno eran incapaces de cambiar.

Como se expuso en la Cámara de Representantes en enero de 1888:

"De cada 5.000 cabezas, tanto de ganado vacuno,... lanar, caballar o porcino, o de cualquier otra naturaleza que se pase para el

Brasil, de cada 5.000 cabezas... pasan 4.000 sin pagar derechos, porque esa línea de 70 ú 80 leguas que tenemos, está guardada nada más que por 4 o 5 guardacostas, y tiene cada uno 4 ó 5 auxiliares... aunque se ponga un ejército sería lo mismo". (339)

Dado el todavía escaso poder coactivo del Estado, las discusiones de hacendados y saladeristas tenían algo de bizantinas por cuanto en la extensa línea fronteriza los hacendados podían hacer lo que les diera la gana, aunque mejor era, por supuesto, contar con la aquiescencia oficial. Las discusiones que se leerán a continuación interesan en la medida en que aclaran la existencia de diversos grupos socioeconómicos vinculados a la producción y a la comercialización de nuestra principal industria en ese momento histórico: la ganadería.

A comienzos de 1888 el Poder Ejecutivo remitió al Cuerpo Legislativo un proyecto de ley por el cual se exoneraba del pago de derechos de exportación a todos los frutos del país menos la piedra en bruto y los animales en pie que se condujeran a los países limítrofes. Esa fue la muy tímida respuesta que el Poder Ejecutivo concedió a la petición de los saladeristas en 1887; respuesta que quiso salomónica, pues al mantener el gravámen (un 8% sobre un valor de aforo de $ 15 por cada novillo) no satisfizo ni a los hacendados (que buscaban su eliminación, como en seguida veremos) ni a los saladeristas (que deseaban su elevación).

Al discutirse en la Cámara baja el proyecto de ley los dos grupos económicos se enfrentaron y a tal grado fue claro que muchos diputados hablaban para sostener estos intereses que, al defender uno de ellos a los industriales, con ironía otro dijo: *"Sr. Giuffra. Agregue también que no es saladerista. (Hilaridad en la Cámara y en la barra)".*

Los estancieros iniciaron la ofensiva sosteniendo la injusticia del proyecto del Poder Ejecutivo por cuanto si el principio era favorecer a la ganadería eliminando las cargas tributarias, lo natural hubiera sido no excluír de ese beneficio al ganado en pie exportado hacia Brasil.

Mientras algunos representantes (como Francisco Bauzá por ejemplo) y el Ministro de Hacienda Antonio M. Márquez, sostuvieron el criterio del Poder Ejecutivo, otros, tal el caso del "líder" en la Cámara de los grupos industriales (como que fue el autor y defensor de todas las leyes aduaneras proteccionistas durante el período) Domingo Lamas, presentaron un proyecto sustitutivo por el cual se aumentaba el impuesto que debía abonar el ganado. El argumento utilizado por Lamas fue el clásico: no había que entregar la materia prima nacional para que la industrializasen establecimientos extranjeros; debíamos reservarla para los nacionales. Como reflexión lateral insistió en un hecho que podía hallar oidos receptivos entre los orientales nacionalistas (Francisco Bauzá ya lo había mencionado): el ausentismo de los propietarios de la frontera, casi todos brasileños que gastaban sus rentas en palacios suntuosos de Río Grande o Río de Janeiro. Favorecer el tránsito de ganado hacia el país vecino era favorecer a los estancieros extranjeros dueños de casi todos los campos de Cerro Largo, Treinta y Tres, Rocha, Rivera y Artigas.

Las Cámaras finalmente aprobaron el criterio del Poder Ejecu-

tivo. La primera ofensiva de los hacendados y la segunda de los saladeristas habían fracasado. (340)

Contando con el apoyo de toda la gran prensa montevideana los estancieros reiniciaron su ataque en marzo de 1888. (341) El día 13 fue presentado en la Cámara de Representantes un proyecto de ley firmado por los diputados Carlos Saenz de Zumarán y Eduardo Mac Eachen por el cual se declaraba libre de derechos la exportación de ganado en pie por nuestra frontera terrestre a la vez que (para compensar un tanto a los saladeristas temerosos de la competencia del nuevo saladero en el Cuareim), la carne tasajo de procedencia extranjera pagaría como derecho de tránsito 3 centésimos por kilogramo. (342)

La circunstancia de que el primero de los representantes nombrados fuera blanco y el segundo colorado implicó restarle toda connotación política al proyecto y al posterior debate. Al margen de los partidos tradicionales, aunque utilizando su estructura, los grupos económicos rivales volvían a enfrentarse.

El 28 de junio de 1888 comenzó la discusión en la Cámara, no sin antes leerse una petición apoyando la iniciativa firmada por "vecinos hacendados residentes en el Departamento de Cerro Largo".

Los hacendados de Cerro Largo luego de atacar "las tendencias monopolizadoras" de los saladeristas a las que consideraban causa eficiente del mantenimiento del impuesto, sostenían:

"Basta a la justificación de nuestra solicitud, señalar el hecho de que el desarrollo de la industria... de la carne tasajo en el país, no alcanza a beneficiar nuestros ganados gordos que nos vemos obligados, hace porción de años, a vender por precios tan ínfimos que no dejan un centavo de interés para los que hemos invertido nuestros capitales en la industria pecuaria, y nos encontramos sometidos a las combinaciones de los saladeristas y de los invernadores radicados en los Departamentos del interior. A no ser la concurrencia que los saladeristas de la Provincia de Río Grande hacen en la compra de nuestros ganados, de cierto que la mayor parte de los estancieros firmantes nos habríamos visto forzados a buscar otro horizonte para el giro de nuestros amenazados capitales".

La Petición reunió más de cien firmas entre las que se destacaban algunos rurales de nota, aunque sin posesiones en Cerro Largo, como Domingo Ordoñana, pero sobre todo grandes propietarios brasileños y orientales de los dos partidos políticos tradicionales como ser: Juan Antonio Martins, José A. Acevedo y Ca, Leoncio Olmos, Antonia Soares Da Porciúncula, Pantaleón Muniz, Lino Cabrera, *Francisco Saravia,* Joaquín Suárez, Medardo Rodríguez, *Justino Muniz,* José Luis Irureta, Ramón E. Silveira, Pablo Estomba, etc.*

Para los estancieros de la frontera el comercio de ganado con Brasil cumplía una triple función: a) Facilitaba la salida a sus haciendas gordas para un mercado cercano que no ofrecía dificultades

(*) La circunstancia, que consideramos relevante, de haberla firmado el futuro caudillo batllista Justino Muniz y el padre de Aparicio Saravia, Francisco, demuestra una vez más que no fue un enfrentamiento político el que se produjo sino social y económico.

de transporte como las hubiera ofrecido Montevideo o el Litoral; b) Impedía el triunfo de las ligas de saladeristas siempre "desbaratadas por la concurrencia de los compradores de Río Grande", como afirmó Martín C. Martínez en 1891 (343) y la Petición; c) Facilitaba a los departamentos criadores su relación con los departamentos invernadores del Sur ya que los hacendados dedicados a esa actividad en Soriano, Florida, Durazno, San José y Canelones, al igual que los saladeristas de Montevideo, monopolizaban las novilladas de no tener éstas la salida brasileña.

La Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes integrada por Felipe H. Lacueva, Pedro E. Carve, Domingo Mendilaharzu, Francisco Bauzá y Perfecto Giribaldi apoyó la Petición y el proyecto de ley Zumarán-Mac Eachen. Sólo uno de sus miembros, el antiguo saladerista Lucas Herrera y Obes, firmó discorde el informe.

La Comisión entre otros argumentos ya conocidos, volvió a destacar que nuestra industria saladeril estaba segura de su triunfo ante la competencia riograndense sin necesidad de reservarse monopolísticamente las novilladas orientales. Las dificultades de Río Grande en técnica y transporte hasta Río de Janeiro, ponían nuestra industria a cubierto de la competencia. Incluso la ausencia de Bancos en Río Grande del Sur para financiar las compras de los saladeros era un elemento más de la inferioridad de los vecinos. La ventaja del proyecto por lo expuesto (y por su artículo segundo, que gravaba las carnes enviadas por el nuevo saladero del Cuareim a través de nuestro territorio) radicaba en que "...[de aprobarse] *muere la usura respecto a la formación del precio entre nosotros. Los ganados del norte y del este de la República, en vez de quedar reducidos a la demanda exclusiva de los saladeristas nacionales, tendrán la oportunidad de contratar con un 8 % menos de gravamen la venta de sus ganados fuera del país...*"

El diputado Juan José Segundo amplió el razonamiento de la Comisión al sostener:

"*Esa ley en vigor* [el impuesto del 8 %] *cuya derogación solicita medio país, fomenta el contrabando fácil de realizar en nuestras vastas y abiertas fronteras, engendra la corrupción de algunos empleados fronterizos, generalmente mal remunerados; y por fin, da margen a arbitrariedades escandalosas que cometen los encargados de percibir ese impuesto por el hecho de alzar el aforo de los ganados, consiguiendo por fin el hacer pagar doblado el impuesto.*"

Y concluyó con una requisitoria contra el gremio saladeril y una defensa, muy discutible, de los hacendados fronterizos:

"*...mantener el impuesto'... importaría seguir convirtiendo a nuestros ganaderos de la frontera en verdaderos tributarios de los saladeristas más cercanos de la Capital, saladeristas que faenan cuando les conviene, y que están acostumbrados a lucrar a expensas de los ganaderos, en tanto que éstos elaboran siempre y hacen permanentes sacrificios..., sacrifican millones en cerrar sus propiedades y en refinar sus razas; en tanto que los saladeristas siguen impertérritos con su tasajo rutinario...*"

Si era cierto que los saladeristas deseaban cerrar esta válvula de escape de los hacendados y poder fijar entonces el precio de los

novillos haciendo recaer todo el peso de la crisis económica sobre el productor, no lo era que el estanciero de la frontera invirtiera "millones" en cerrar sus propiedades y refinar sus razas. Los departamentos del Norte y Este eran los más rutinarios y atrasados de la nación y si los saladeristas seguían elaborando tasajo, ¿qué mejor solución para los hacendados que les ofrecían ganado criollo no mestizado? (344)

La réplica de los saladeristas no se hizo esperar correspondiendo la iniciativa a quien había firmado discorde el informe de la Comisión de Hacienda: Lucas Herrera y Obes. Luego de sostener que siendo el Brasil nuestro verdadero mercado tasajero, el derecho de frontera no influiría para que se consumiera en ese país más o menos tasajo (y lo esencial a lograr para salir de la crisis era el aumento del consumo), Lucas Herrera y Obes fue al fondo del problema al señalar que:

"Sabido es que los saladeros demandan un gasto de manipulación más o menos de $ 2, que se reparte entre una cantidad de jornaleros y trabajadores. Creo que la situación de la ganadería merece que el Estado se preocupe de ella; pero considero que también merece que se preocupe de la situación de esos jornaleros y trabajadores, máxime cuando en su mayoría son hijos del país, que por un cúmulo de circunstancias han venido quedando sin trabajo y continúan sin él; y tendríamos que si se sancionara esta ley para venir el Estado a favorecer a los ganaderos con un poco por cada animal que saliera por la frontera, habríamos perjudicado... a aquéllos individuos."

"Todos estamos de acuerdo en que es preciso estimular el planteamiento de industrias, fomentar las que ya existen, como medio de poblar nuestro país... Las Leyes de Aduana que hemos dictado recientemente con esa tendencia y con aplauso general, tienen ese objeto... Y cuando esto es innegable, ¿se justificaría que la Asamblea dictase una ley con tendencia completamente contraria, que para favorecer una industria como la ganadera, que emplea número limitado de brazos, viniera a perjudicar a otra como la de los saladeristas, que emplea una gran cantidad?... (Murmullos e interrupciones en la Cámara)."

Después de sostener que el destino económico de la nación no tenía por qué reducirse a la ganadería y defender un proceso de industrialización paralelo a ella (ideas muy difundidas como tendremos ocasión de comprobarlo más adelante), Lucas Herrera trató de levantar los cargos que contra los saladeristas y su conducta frente a los hacendados se habían hecho en la Cámara. En este caso su intervención fue menos feliz:

"...si bien es cierto que, para vergüenza de algunos avaros egoístas de nuestro país, se han proyectado ligas, para honor de otros, que abrigan sentimientos completamente honestos, han sido desbaratadas, porque no han querido entrar en ellas..."

Pero es que los hacendados no deseaban basar el futuro de su negocio en el "honor" de los saladeristas sino en razones de más peso.

Y en cuanto a la hostilidad entre invernadores y criadores, Lu-

cas Herrera fue muy claro, y algún dialogado que transcribimos revela más que cientos de documentos sobre este punto:

"La base de la gritería de los ganaderos fronterizos está en que no quieren convencerse de que el país tiene que dividirse en dos clases de ganaderos, los ganaderos criadores y los ganaderos invernadores...

Un Sr. Representante. Ya están.

Sr. Herrera y Obes. ...Los ganaderos criadores son aquellos que por la mala calidad de sus campos, ya por la dificultad de los transportes hasta los puntos de consumo, pueden vender sus ganados a bajo precio; pero... en cambio no pagan ni los precios de los campos aquí próximos, *ni los impuestos tampoco, porque al establecer la Contribución Directa esos mismos campos la satisfacen en proporción..."*

Demostrando otra vez que la tradicional división política del país no influyó en el enfrentamiento aquí descripto, el colorado Lucas Herrera y Obes recibió el apoyo del diputado blanco Sr. Berro, quien sugirió permitir que el ganado oriental que se dirigía a Pelotas no pague derechos, pero el que se dirigía al saladero brasileño del Cuareim continuara abonándolos, ya que éste era el que competía directamente con los nuestros.

Luego de ardua discusión la Cámara de Representantes después de haber votado en general por la afirmativa el Proyecto, rechazó su artículo primero, el que abolía el impuesto al ganado que pasaba la frontera terrestre. Era evidente que, aún cuando Francisco Bauzá sostuviera que el procedimiento era ridículo desde el punto de vista legislativo (votar en general por la afirmativa y en particular por la negativa), la ofensiva de los hacendados había fracasado. (345)

El fracaso, empero, debe valorarse dentro del contexto analizado en el Capítulo anterior. No debemos olvidar que también la Petición saladeril de 1887 que pretendió aumentar en 100 % el impuesto había sido rechazada, por lo que más justo sería consignar un empate. Aún cuando se rechazó el Proyecto Zumarán-Mac Eachen, en los hechos, el tráfico de ganado llegó por estos años a números nunca alcanzados y la cifra del impuesto recaudado, ante las mayúsculas del contrabando, descendió.

Las ligas saladeriles fueron derrotadas: el mercado alterno de Río Grande siguió funcionando a todo vapor.

El Poder Ejecutivo pudo dar incluso plena satisfacción a los estancieros. Sin eliminar el impuesto, lo que requería sanción legislativa, rebajó el aforo sobre el que éste se cobraba. El 1º de febrero de 1892 bajo la presidencia de Julio Herrera y Obes se decretó una rebaja en el aforo de los novillos de $ 15 a $ 9 y en el de las vacas de $ 12 a $ 6. Ello significó que en adelante los estancieros exportadores sólo debían pagar por cada novillo $ 0.72 en vez de $ 1.20, y por cada vaca $ 0.48 en lugar de $ 0.96. Comentó "El Siglo": "[Esta] *medida importa un beneficio para los estancieros de uno y otro lado de la frontera de 45 a 50 % sobre el impuesto que se pagaba por este concepto*". (346)

La clase alta rural cuya fuerza política, económica y social era

mucho mayor que la de los saladeristas, había recibido el premio de sus afanes.

2 — La importación de ganado brasileño y argentino al Estado Oriental

Las extrañas paradojas que acaecían en el comercio de ganado resultarían inexplicables si partiéramos de la situación existente en el siglo XX con mercados nacionales definidos y barreras fronterizas difíciles de franquear. En verdad, desde el punto de vista económico y hasta por lo menos 1900, Entre Ríos, Corrientes, Río Grande del Sur y el Estado Oriental, seguían formando una *región* que sólo muy lentamente se estaba desintegrando para adherirse, Entre Ríos y Corrientes al mercado argentino, Río Grande del Sur al brasileño y nosotros quedar sujetos al limitado horizonte de las fronteras diseñadas por los tratados internacionales.

Era tan grande la interacción zonal entre Río Grande del Sur y la República que así como las novilladas orientales partían durante le época de la faena año a año hacia los saladeros riograndenses, algunas novilladas riograndenses pasaban a nuestro territorio para invernar en los mejores campos de Artigas, Salto, Cerro Largo y Treinta y Tres, o ser faenadas por los saladeros del Litoral. La base de todo este trasiego de haciendas radicaba en el hecho de que a ambos lados de la frontera las estancias eran poseídas por un mismo propietario, casi siempre brasileño, por lo cual, aunque existiera delimitación precisa entre las dos naciones, la propiedad privada se encargaba de elminarla.

Además otros motivos comenzaron a actuar a partir de 1883 para darle importancia a las novilladas brasileñas que llegaban a nuestro país. En aquella fecha fue abolido el impuesto de salida que gravaba el tasajo por lo que buena parte del ganado riograndense comenzó a faenarse en los saladeros orientales por lo fácil que resultaba luego transportar las carnes desde nuestro país, como ya se adelantó. Anotó "El Siglo" en 1890:

"En los primero tiempos, el ganado brasilero se importaba directamente con destino a los saladeros, en número que oscilaba alrededor de 80 *a* 100.000 *cabezas todos los años. Pero ...últimamente, en vez de venderse ganado en estado de faena, véndese ganado flaco de invernada, que los estancieros orientales se encargan de engordar y de vender a los saladeros. Según los datos que nos suministra un fuerte invernador del Norte del Río Negro, pasan de* 150.000 *reses de invernada las que han traspuesto la frontera para ser beneficiadas en la próxima zafra de los saladeros del Uruguay y de Montevideo".* (347) (*)

(*) El cálculo de este invernador, no abonado por ninguna otra fuente, parece fantasioso, aunque lógico el cambio de destino señalado al ganado. No debemos

Los cambios en el regimen de explotación de nuestra estancia explican en parte el nuevo uso al que estaba destinado el ganado riograndense. La crisis por "plétora" y la consiguiente desvalorización de la producción rural junto con el aumento en el valor de la tierra y los arrendamientos, llevaron a los estancieros a buscar formas de mayor rentabilidad en el régimen de las invernadas. Ya lo había previsto el Ministro de Hacienda José L. Terra en 1885:

"...los campos de Artigas están destinados a tener altos precios en el porvenir, en razón de la división y por la proximidad a la frontera del Brasil; porque son campos sin duda más propios para el ganado que los campos del otro lado de la frontera, que los campos del Brasil; de manera que son muy buscados.. para formar invernadas de animales, aún de aquellos que han de consumirse en los saladeros del Brasil..." (348)

Y a partir de 1885, cuando la crisis se hizo sentir con más agudeza y los hacendados buscaban salidas inmediatas y lucrativas, un fuerte movimiento nos transformó de criadores en invernaderos en infinidad de zonas, las de mejor calidad, estuviesen donde estuviesen. Lo comentó Eduardo Acevedo en 1891:

"Antes eran los brasileros los que tenían necesidad de nuestros ganados, y ahora somos nosotros los que pedimos tributo de animales vacunos al Brasil ya para invernada, ya para saladero." (349)

Todas las fuentes están acordes en señalar que luego de 1890 se advirtió en el país una peligrosa escasez de ganado de cría ante la dedicación, en muchas regiones total, a la invernada, escasez que como veremos, más palió el ganado argentino que el brasileño.

Los cuadros ofrecidos por los Anuarios Estadísticos en relación a la importación de ganado desde el Brasil sólo ofrecen las cifras de 1894 (126.000 cabezas) y 1895 (119.000). Ellas no bastan, sin embargo, para probar la entidad de este comercio pues esos años son también los de la revolución en Río Grande y es sabido que los estancieros brasileños trataron de salvar sus haciendas enviándolas al Uruguay.*

Pudo haber existido una oposición de los criadores del Norte uruguayo hacia la importación de novilladas de cría para invernar. Existió una oposición a la importación de ganado argentino porque competía con el de nuestros criadores del litoral. Sin embargo ninguna de las fuentes consultadas —y la prensa, el Parlamento o las revistas especializadas de la época recogían en general toda preocupación de los hacendados, por nimia que fuera— revela hostilidad de los criadores orientales hacia el ganado importado del Brasil. Tal vez la explicación sea simple: los estancieros del Uruguay eran los invernadores del ganado de sus estancias criadoras sitas en Río Grande del Sur. En los hechos, pocos estancieros de la frontera no tenían dos o tres estancias en ambos países. También, y parece lo más acer-

olvidar que desde fines de 1887 funcionaba el Saladero del Cuareim que consumía las novilladas de la región de Uruguayana antes importadas por nuestros industriales del litoral.

(*) Tanta trascendencia tuvo esa importación de ganado desde el Brasil durante la revolución en Río Grande (1893-1895) que una de las fuentes de ingreso de los rebeldes fue gravar con un fuerte impuesto este comercio. (350).

tado, el volumen limitado de esta importación no podía alarmar a nuestros criadores.

* * *

Muy distinto fue el caso relativo a la importación de novilladas para inverne o saladeros desde las provincias argentinas de Entre Ríos y Corrientes, pues ella adquirió un crecido volumen luego del año 1890. En tal fecha el Anuario Estadístico registra la primera cantidad (lo que no quiere decir que no haya expediciones anteriores de cierta relevancia): 48.000 cabezas. Al año siguiente, 55.000. La sequía que padecieron tanto el Uruguay como las provincias vecinas debilitó la corriente (11.000, 22.000 y 29.000 cabezas de 1892 a 1894). En 1895 la cantidad ascendió bruscamente a 147.000 y el período posterior que será analizado en nuestro Tomo III no hizo más que confirmar la importancia de este comercio de ganado.

¿Qué motivos llevaron a nuestros saladeristas e invernadores del litoral a comprar ganado de estas provincias?

Quien tenía por qué estar enterado pues era senador por Salto, Agustín de Castro, lo explicó así en 1891:

"Ya está este ganado en la Provincia de Entre Ríos a 36 pesos papel por cabeza, de primera clase, lo que representa ocho pesos oro. Si no los traen nuestros saladeros, tendrán que sostener una competencia ruinosa con los saladeros de Entre Ríos y Corrientes; y eso trae también un temor justo y legítimo de decadencia para nuestra principal fuente de riqueza..." (351)

Este argumento debe ser bien valorado para no incurrir en falsas apreciaciones. Como sostuvo Martín C. Martínez en 1893:

"...los frutos del país es lo único que en la Argentina se cotiza a oro, porque se regulan, no por sus necesidades internas, sino por el precio que alcanzan en los mercados consumidores..." (352)

Claro es sin embargo, que cuando el papel se depreciaba rápidamente (y ello ocurrió a raíz de la crisis de 1890 en la Argentina), el nivel de precios del ganado no se adecuaba con igual celeridad al nuevo valor del papel en relación al oro. Esa lentitud era la aprovechada por el saladerista oriental para poder competir con su colega argentino en la provisión de tasajo al Brasil y Cuba. Nada mejor entonces que comprar los ganados baratos de Entre Ríos y Corrientes.

Las novilladas no sólo eran más baratas que las orientales por esto sino también por provenir de campos inferiores y de menor precio que los de nuestro país. (353)

Finalmente, la transformación de multitud de estancieros de criadores en invernadores, por razones ya adelantadas, también influyó en la importación de ganado de cría entrerriano o correntino. Martín C. Martínez aclaró este motivo en 1891:

"El negocio era perfectamente claro: al estanciero le convenía más comprar barato el ganado de cría y engordarlo un año y medio, que criarlo y ocupar con él el campo tres o cuatro años. La ganancia del engorde, entre la compra y la reventa era superior y más rápida

que la de la cría del ganado hasta la edad adecuada de la faena..."

Describiendo un proceso que se había iniciado en la década de 1880 pero que a partir de la crisis se acentuó, decía:

"Si el negocio degeneró y sus utilidades fueron reducidas, fue porque la proporción entre criadores e invernadores se alteró notablemente, y en algunos de los últimos años ya no se encontraron ganados de cría baratos... Pues bien, esta operación tan beneficiosa que transformaba a nuestros estancieros de ganaderos propiamente dichos en lo que podríamos llamar manufactureros de ganado o estabuladores al aire libre, es la que les permite continuar hoy la importación de ganado de cría argentino comprado al ruin precio de 6 a 8 pesos papel. En el país no hay ganado de cría para venderse a esos precios, porque no tenemos la moneda depreciada como los vecinos, ni nuestros salarios, ni el precio de nuestros campos han bajado como allá. Entonces pues, hasta podría afirmarse que lejos de ser un negocio ruinoso, los invernadores de la República, que lo son en inmenso número, lucran con la miseria de esos pueblos, comprándoles tirada la materia prima que revenden después a los saladeros con una notable ventaja". (354)

La cita es de una meridiana claridad. El lector deberá retener la frase "En el país no hay ganado de cría para venderse a ese precio" porque en ella reside el nudo del conflicto que opuso, por un lado a los invernadores y saladeristas coaligados para aprovechar la materia prima argentina más barata que la producida en el país, y por el otro, a los criadores que se veían desplazados por la competencia de las novilladas argentinas.

En 1891, cuando la corriente de comercio estaba ya establecida, la controversia comenzó. Quien salió en defensa de los criadores orientales desde la prensa periódica montevideana fue José Batlle y Ordóñez. Criticando la posición mantenida por Eduardo Acevedo y Martín C. Martínez desde el diario "defensor más acendrado del comercio" ("El Siglo"), señaló Batlle:

"El clamor contra la introducción de ganados argentinos en la República se alza cada día más alto. Los hacendados mismos vienen ya a la prensa a reclamar que se les ponga a cubierto de una ruina segura por medio de justos derechos protectores..."

Y atacando el principal argumento de Martín C. Martínez, que los ganados argentinos beneficiaban a los estancieros, argumentó:

"...los ganados argentinos van directamente a ser faenados en los saladeros, gordos ya, sin detenerse para nada en nuestros campos, y sin dejar, por tanto, ganancia alguna a nuestros estancieros. El negocio se hace directamente entre el saladerista de esta orilla y el estanciero de la opuesta. Nuestros hacendados presencian estas negociaciones en la inactividad, con sus campos repletos de animales gordos..."

Batlle descubrió en los párrafos finales del artículo por qué había puesto tanta pasión en el tema. Formado en la escuela de la dignidad nacionalista que tan bien representaban Francisco Bauzá, Carlos María Ramírez y Julio Herrera y Obes; participando junto a muchos políticos extraídos del viejo patriciado, de una desconfianza que ya comenzaba a hacerse sentir hacia el capital extranjero —y

de la que veremos numerosas pruebas en temas futuros de este Tomo— Batlle defendió al estanciero criador por ser uruguayo y atacó a los saladeristas, en realidad a la Empresa Liebig's, por ser foráneos:

"Los saladeros del país, pertenecientes en su mayor parte a empresas extranjeras, no tienen así, de nuestros, más que el nombre y el estar situados en nuestro territorio. Sus ganancias son dividendos que van al exterior y sus consumos, que debían valorizar los productos nacionales, se hacen también en el extranjero!..."

"El Gobierno debe preocuparse... de hacer imposible la ruinosa competencia que hacen los ganados argentinos a los ganados del país. Pasen en buena hora los que vienen de invernada. Pero impónganse prudentes contribuciones a los que vienen a ser faenados directamente a los saladeros sin dejarnos más que escasas utilidades". (355)

A pesar de que el joven hacendado Martín Suárez coincidió con el punto de vista de Batlle en su tesis de 1893 (356), sosteniendo que la importación de ganado argentino sólo era ventajosa para los saladeristas que con ello obligaban a los estancieros orientales a bajar el precio de sus novillos, pensamos que los hechos abonan la interpretación más amplia de Martín C. Martínez: el comercio de ganado argentino benefició a saladeristas e invernadores por igual, aunque perjudicó, por supuesto, a los criadores.

Setembrino E. Pereda en su descripción del Departamento de Paysandú publicada en 1896, al intentar explicar el escaso número de animales vacunos de cría existentes en la región, lo atribuyó a que:

"...es sabido que la mayoría de los invernadores hacen sus compras cada año en la Provincia de Entre Ríos, para engordar y vender a los saladeros del departamento o al de Fray Bentos, que es el gran coloso del Plata".

"Las facilidades que da el Gobierno... a la entrada de ganados al país, estimula esas operaciones con perjuicio de los intereses nacionales. ...¿Por qué se paga un precio tan mezquino por el ganado de cría? Porque hay en abundancia en la vecindad, donde el oro está en gran suba... ¿Por qué los saladeristas imponen despiadadamente sus precios? Por esa misma circunstancia, y con todo eso, quien gana es el país vecino, que da salida a su plétora de ganados, y quien pierde es el criador uruguayo..." (357)

De 1893 a 1895 cuando la guerra civil en Río Grande hizo sentir todos sus efectos arruinando progresivamente a los saladeros de aquel Estado, los industriales "uruguayos" aumentaron el volumen de sus compras de ganado argentino para aprovechar el vacío dejado por la producción riograndense. (358) Los criadores orientales se alarmaron todavía más y hallaron un lógico aliado en los saladeristas argentinos. Estos resolvieron antes de iniciar la faena en 1896 presentarse ante el Congreso de su país (359) reclamando se gravara la exportación de ganado al territorio uruguayo. El fundamento era el mismo que habían utilizado los saladeristas uruguayos contra la evasión hacia Río Grande de las novilladas fronterizas. Pero ahora... los saladeristas uruguayos hacían el papel de los riograndenses y los saladeristas argentinos... el de sus colega orientales.

Para diagramar mejor la situación económica de los grupos pro-

ductores, los hacendados del litoral argentino gestionaron al mismo tiempo del Congreso de su país la eliminación de algunos recargos que se oponían al envío de sus novillos hacia los saladeros orientales (360). De lo cual se deduce, si el lector nos sigue en este curioso cambio de los "dramatis personae", que los estancieros argentinos argumentaban igual que los estancieros uruguayos cuando deseaban que se eliminara el impuesto a las novilladas que conducían a Río Grande. Pero ahora eran los estancieros criadores orientales los que debían utilizar, para oponerse al ganado entrerriano, los mismos argumentos que usaron sus adversarios en 1887 y 1888: los saladeristas uruguayos: había que proteger la industria nacional elevando barreras aduaneras.

A los grupos económicos la circunstancia histórica los puede envolver en situaciones tan disímiles que les obliguen a adoptar hoy, el criterio que había sido rechazado por hereje ayer. Y eso ocurrió con nuestros saladeristas y nuestros estancieros enfrentados, primero, a la exportación del ganado oriental hacia el Brasil y luego, a la importación del ganado argentino hacia el Uruguay. Hubo que intercambiar, de un año para otro, toda la teoría elaborada.

El Gobierno Oriental no impuso contribución alguna a las novilladas argentinas. Era demasiado ya aquello de concederle a nuestros hacendados fronterizos en 1892 la rebaja del aforo y la consiguiente del impuesto cuando transportaban sus novillos para los saladeros de la competencia riograndense. No se podía volver a herir a la industria saladeril. Por lo demás, los estancieros no presentaron un frente homogéneo en el caso del ganado argentino. La voz de los invernadores se hizo sentir. Ellos eran ricos e influyentes y dividían a un gremio que se había presentado unido (aunque existieron también divergencias, fueron menos marcadas) cuando el problema fue el comercio del ganado con el Brasil. No podía decirse, tampoco en este caso, que los Poderes Públicos hubieran resuelto enfrentarse a la clase alta rural. Simplemente, como ésta se dividió en criadora e invernadora, el Gobierno dejó las cosas como estaban.

* * *

Resumiendo: los años de la crisis, al disminuir el ingreso proveniente de la ganadería, acentuaron la lucha entre los grupos económicos que tradicionalmente se lo habían repartido: productores e industriales. Los saladeristas buscaron la salida mediante acuerdos y Ligas; fracasados estos caminos ensayaron con éxito la importación de novilladas baratas desde la República Argentina. Los hacendados, por su parte, lograron desbaratar las coaliciones saladeristas recurriendo al mercado riograndense y como contaron con el apoyo de los dos gobiernos del período (el de Máximo Tajes y el de Julio Herrera y Obes), impidieron que los industriales triunfaran en su esfuerzo por volcar el peso de la crisis de su lado. En todo caso, se deduce de lo expuesto, el menguado ingreso se siguió repartiendo en la proporción que regía antes de la crisis económica: el precio de las haciendas no descendió más que el de sus derivados, tasajo, cueros y gorduras.

Sección II

LOS SECTORES DE LA ECONOMIA DURANTE LA CRISIS

Introducción

En la Sección Primera investigamos el proceso dinámico (corte vertical) de los factores de la producción nacional. En esta Sección Segunda intentaremos describir el estado en que se encontraban dichos factores en el período estudiado (corte horizontal), mediante una visión intencionalmente estática. Deberá disculpar el lector las repeticiones inevitables que este doble enfoque apareja.

Por estos años la ganadería no presentó modificaciones mayores. Los grandes adelantos de la introducción del ovino, el alambrado, el Código Rural, etc., pertenecen, como sabemos, al período anterior (1851-1885). La modificación vital que quedaba por llevar a cabo era el mestizaje del bovino. Por las causas que expondremos, si bien ella algo avanzó no se concretó en esta época.

En cuanto a la Agricultura, casi no podemos anotar ningún progreso con relación al período anterior. Los mismos defectos que le hemos anotado en el Tomo I aparecen en éste. Es que salvo algún pequeño avance —que pondremos de relieve en su oportunidad— la agricultura de estos años conserva características similares a la de la época colonial.

Por último, el comercio de tránsito ha sido considerado en una última Parte. Como ya lo aclaramos en la Introducción a la Sección Primera, debido a no haber centrado la investigación en torno a la actividad económica urbana sino a la rural, en ella sólo esbozaremos tendencias y emitiremos hipótesis que la investigación específica sobre el tema permitirá avalar o desechar.

La referencia —aunque lateral— a la actividad mercantil urbana no pudimos evitarla en esta historia rural. Como comprobaremos, el llamado alto comercio montevideano fue una de las fuerzas económicas y sociales más poderosas de la nación, y a través de la peculiar asistencia crediticia que prestaba —o negaba— a la campaña, fue un factor más entre los específicamente rurales.

PARTE I
LA GANADERIA

Capítulo I
La estancia como empresa

El negocio de la cría de ganado por estos años sufrió pronunciados altibajos. Ya se analizaron las repercusiones que trajo el cierre de puertos brasileños de 1887, las sequías del 90-93, además de la baja internacional de los precios de nuestros productos pecuarios. Todos ellos, sumados al fenómeno específicamente ganadero de la "plétora", fueron considerables obstáculos para el desarrollo progresivo de nuestra principal industria.

En cambio, fuercn elementos que obraron en su favor la sostenida paz política —salvo alguna excepción— que caracterizó al período, y el impulso que cobró toda la vida económica del país basado en el "ahorro forzoso" de la época del Militarismo.

Ambas series de hechos entrecruzan sus influencias para incidir en forma positiva o negativa sobre el negocio de la cría de ganado; las opiniones de los contemporáneos sobre el punto acentúan uno u otro aspecto según sea su posición social, según estén al frente, o no, de una estancia, y por lo tanto, de los puestos de mando de nuestra economía.

1 — La opinión de los contemporáneos sobre el negocio de la cría de ganado

Desde la época de la Colonia, los estancieron siempre tendieron a quejarse de las dificultades que encontraban en la explotación del negocio y las pérdidas que su actividad les acarreaba. Como hemos visto estudiando épocas pasadas, en algunos casos les asistía razón,

aunque la mayoría de las veces simplemente se trataba de una actitud propagandística que ya se les había convertido en costumbre.

En este período mantienen esa característica y sus opiniones, como las de sus personeros, insisten en poner de relieve las dificultades con que tropezaban. Ya veremos más adelante en qué medida podían tener razón; limitémonos ahora a contemplar su visión del asunto.

En 1885 el diputado Antonio María Rodríguez expresó en la Cámara:

"...los estancieros hoy ya no tienen rendimiento; los estancieros se mantienen solamente: a tal punto no tienen rendimiento, que muchos de ellos no han querido vender sus haciendas; todo el que ha podido mantenerse lo ha hecho; y muchos otros no han podido ni vender tampoco, porque era tan bajo el precio que no eran siquiera remunerados. Entre los hacendados es corriente el hecho de que muchos han invernado y ni siquiera consiguen el precio que les cuestan sus animales. De manera que si eso es utilidad para el estanciero, yo no lo comprendo". (361)

Rodríguez hablaba en un momento de auge de la "plétora" ganadera; explicaba que en los años inmediatamente anteriores la estancia había sido un buen negocio, lo que había traído la inversión en campaña de fuertes capitales. Ese hecho había provocado la suba del precio de los campos y por lo tanto el aumento de los costos de producción; pero en ese momento —1885— en que el ganado abundaba y su precio había descendido, el negocio se tornaba ruinoso porque además el estanciero no encontraba salida para su producción.

Años más tarde la situación permanecía incambiada a los ojos de los ganaderos. En 1890, Domingo Mendilaharzu, diputado y estanciero él mismo, utilizaba similares argumentos:

Sr. Mendilaharzu ...y es preciso informarse sobre los hechos, para hablar de ellos con exactitud. Pregúnteselo el Sr. Diputado a los estancieros, y le dirán todos si es negocio lucrativo el criar ganado.

Sr. Usabiaga. Los estancieros son los habitantes que están en mejores condiciones en el país.

Sr. Mendilaharzu. Niego, señor, eso: niego que los estancieros sean los que están en mejores condiciones, porque cuando un campo vale 30.000 *pesos, y un novillo vale* 12, *digo que es negocio ruinoso para el que tiene desgraciadamente que mantener ese novillo en un campo en esas condiciones; solamente la ganadería, por ser vital en este país, ha podido sostenerse hasta hoy; y cualquiera otra industria, en esas circunstancias, estaría en el suelo, porque no es posible sostener esa diferencia de intereses, que es ruinosa...* (362)

Igual causa se anotó en la Revista de la Asociación Rural para explicar el desmantelamiento del frigorífico de Colonia y su traslado a Campana (República Argentina) por los hermanos Drabble:

"¿Cómo se explica este fenómeno? La explicación consiste en que los rendimientos de los ganados no están en consonancia con los capitales empleados y por esta razón los propietarios de aquellos campos han empezado a arrendarlos para la agricultura, porque es

cosa sabida que los negocios se regulan por el interés que producen y el capital busca siempre su colocación más provechosa". (363)

Pero la opinión —y la defensa— más típicamente representativa de la clase ganadera la dio en 1893 Martín Suárez intentando pintarla en situación más desgraciada aún que la de los agricultores, el grupo más maltratado y miserable de la economía nacional. Decía en su libro-tesis:

"La ganadería en el estado actual es una industria en que los riesgos que se corren y el capital que se emplea, no están en relación con el interés mezquino que produce. Todo su resultado es aleatorio, incierto: depende de la bondad de las estaciones y de factores completamente extraños, que aumentan o disminuyen los precios de los ganados y sus productos, sin tener el hacendado participación ninguna en esa depresión o alza de sus valores. Se dirá también que la agricultura extensiva, la general entre nosotros, está sujeta a las mismas condiciones... Aun así, la situación del ganadero es más ruinosa que la del agricultor; el empleo del capital es mucho mayor y si la seca, por ejemplo, se hace sentir con intensidad, o el invierno ha sido muy riguroso, se pierde una parte de ese capital en efectivo, con la desaparición del procreo o la mortandad del ganado por su estado de flacura". (364)

En resumen, pues, y por las causas ya anotadas, fundamentalmente la suba considerable del precio de la tierra y el descenso del valor de los ganados, todos los estancieros coincidían en afirmar que por estos años la estancia no era un buen negocio, y en algún caso, llegaron a considerarlo "ruinoso". Al acentuar los factores negativos que actuaron contra el rendimiento de la estancia, fueron capaces de pintar un panorama absolutamente sombrío que les sirvió de argumento frente a los Poderes Públicos para disminuir su participación en el pago del presupuesto nacional. Pero, por supuesto, otros integrantes del quehacer económico que no eran estancieros, tenían diferente opinión sobre los beneficios que dejaba la explotación del negocio ganadero.

El diputado Carlos Gómez Palacios, abogado, colorado, algo excéntrico y bastante impetuoso, atacó con vigor, no a la clase ganadera en sí misma pero sí a sus quejas y al panorama sombrío en que buscaba colocarse frente a la opinión pública. Dijo en la Cámara con un lenguaje muy franco en 1885:

"...tampoco es cierto lo que se dice, de que la industria ganadera está por el suelo. No es cierto: los ganados se venden a diez, once, doce y trece pesos...

...Y con estos precios, Sr. Presidente, los estancieros, los ganaderos, tienen pingües resultados; tienen grandes beneficios; se ganan dos, tres, cuatro y cinco pesos en cada animal vacuno. ¿Qué más quieren los ganaderos?, ¿qué más quiere la industria ganadera del país, que ganarse en cada novillo tres, cuatro y cinco pesos?... No sé de otras industrias del país que den estos resultados.

"De manera que el estado desastroso con que se quiere pintar a la industria ganadera, no es como se pinta".

Y más adelante agregó:

"Los hacendados no se pueden quejar ninguno, Sr. Presidente,

de que el negocio de estancia, el negocio de la cría del ganado o de invernadero no sea un negocio que no le de resultados superiores a toda otra clase de negocios: sacan 14, 15 y 20 por ciento de utilidad todos los hacendados que se dedican al procreo de animales. No hay en el país ninguna industria que dé los resultados que obtienen los hacendados". En lo cual Gómez Palacios no estaba desencaminado; entonces, ¿por qué las quejas?

"Lo que hay en plata, Sr. Presidente, es que el negocio del pastoreo en este país ha llegado a un límite en que no era posible admitirlo un momento: producía más de lo que produce una mina de metal precioso: se vendía el ganado a $ 16 y 18 cada novillo; y ese precio no podía permanecer en ese grado, puesto que da más utilidad de la que da una mina; da un 20, 25 y 30 % de utilidad.

"El ganado ha venido a su precio natural, y los estancieros han levantado la voz, han puesto el grito en el cielo, han creído que se venía abajo la industria ganadera: acostumbrados a ganar puede decirse, un 50% en la industria del pastoreo, no se conforman hoy con que esa industria venga a ponerse al nivel de las demás en el sentido de la utilidad..." (365)

Opinión coincidente —por otra parte— con la muy significativa de "El Siglo", portavoz de intereses comerciales y saladeristas, el que, durante todo este período, señaló cómo la crisis golpeaba a los saladeros y, en cambio, los estancieros seguían haciendo negocios aceptablemente buenos.

Sin duda aparece aquí una nueva expresión del choque ya analizado entre saladeristas y estancieros, agudizado por la violencia de la crisis provocada por la "plétora". Cada uno de estos dos sectores quiso atribuirse la peor situación para hacerla valer luego ante el país y el gobierno en busca de privilegios y exenciones.

Esto es lo que decían los interesados en el problema; veamos ahora qué dicen los números.

2 — La rentabilidad de la estancia

Lamentablemente no son muchos los documentos que encontramos en este período relativos al rendimiento económico de la estancia. Los más confiables, y que por eso recogemos, son dos. El primero es un artículo del diario "El Día" de 29 de agosto de 1890 (366); describe una estancia común, sin mayores innovaciones, que practica una explotación mixta vacuno-ovino aunque de este último sólo aprovecha la lana.

El segundo, es otro artículo del diario de la colonia británica en el Uruguay, "The Montevideo Times" (367), evidentemente escrito por un estanciero inglés que se refiere a una estancia semi-modernizada, con ganado ovino de raza y mención de algunas innovaciones (baño), demostrativas de que ya se ha producido en esta estancia un perfeccionamiento que no existe en la anterior, la tradicional, A pesar de que este artículo es de 31 de mayo de 1892 y

por lo tanto la diferencia en el tiempo no es grande, el lapso existente y las divergentes orientaciones de ambas explotaciones permiten extraer conclusiones reveladoras. Resumamos primero los datos que ambos estancieros proporcionan:

El estanciero de "El Día" (o estancia "A")

CAPITAL

Tierra :	1 suerte de estancia (1.992 hás.)	$ 25.000
Vacunos:	1.700 (que le costaron)	$ 10.000
Ovinos :	1.000 (que le costaron)	$ 2.000
Equinos :	200 (que le costaron)	$ 1.000
Mejoras :	(corrales, instalaciones, etc.)	$ 2.000
	Total de capital empleado	$ 40.000

GASTOS

"Peones, consumo, etc."	$ 800

INGRESOS

Venta 120 novillos (a $ 14 c/u)	$ 1.600
Venta de lana	$ 400
Venta de cerda y cueros lanares y vacunos	$ 200
Venta o ingreso total	$ 2.200

Ingresos menos gastos: $ 1.400, que es el beneficio líquido, o sea el 3,5 % sobre el capital invertido de $ 40.000.

Esta es la cuenta que realizó el hacendado de la estancia "A".

El estanciero de "The Montevideo Times" (o estancia "B")

CAPITAL

Tierra :	1 suerte de estancia (igual al anterior) ...		$ 19.000
Vacunos:	1.200 (que le costaron $ 7 c/u)		$ 8.400
Ovinos :	1.800 (que le costaron $ 1.50 c/u)		$ 2.700
Equinos :	50 (que le costaron $ 8 c/u)		$ 400
Mejoras:	alambrado y casa	$ 6.000	
	mobiliario	$ 1.000	
	carro, arneses, herramientas	$ 500	
			$ 7.500
	Total de capital empleado		$ 38.000

GASTOS

Salarios:

salario de 5 personas	$ 540	
peones a destajo	$ 200	
	$ 740	
mantenimiento del personal	$ 600	
		$ 1.340

Gastos de explotación:

baño y esquila de ovinos	$ 135	
madera, clavos, pintura	$ 100	
gastos de viaje, fletes, servicios	$ 100	
		$ 335

Impuestos:

Contribución Directa	$ 150
Depreciación de 5 % sobre casa, alambrados, mobiliario, etc.	$ 350
Total de gastos	$ 2.175

INGRESOS

Venta de ganado vacuno *

10% de novillos: 120 a $ 11,60	$ 1.392	
5% de vacas: 60 a $ 9	$ 540	
5% de ganado de cría: 60 a $ 7	$ 420	
		$ 2.352

Venta de ganado ovino (procreo de 25%)

180 capones a $ 1,80	$ 324	
80 ovejas viejas a $ 1,20	$ 96	
100 pieles de consumo a $ 0,40	$ 40	
100 pieles de epidemia a $ 0,20	$ 18	
		$ 478

(*) Precios y procreo estimado (20 %) de acuerdo a valores del año 1892.

Venta de lana:

entre 1,5 y 4,5 libras por animal; promedio: 1,500 kgs.
a $ 2,35 promedio la arroba .... $ 710

Total de venta o ingreso $ 3.540

Ingresos menos gastos: $ 1.365, que es el beneficio líquido, o sea el 3,5 % sobre el capital invertido de $ 38.000. (*)

Repetimos que estos son los beneficios que los hacendados referidos dicen extraer de sus estancias.

Veamos ahora *nuestros* cálculos con *sus* datos.

CUADRO Nº 1
RENDIMIENTO DE LA ESTANCIA

	Estancia "A"	Estancia "B"
Tierra (incluye casa y alambrados) ..	$ 25.000	$ 25.000
Ganado vacuno	$ 10.000	$ 8.400
Ganado ovino	$ 2.000	$ 2.700
Ganado equino	$ 1.000	$ 400
Mejoras	$ 2.000	$ 1.500
Salarios, mantenimiento, gastos e impuestos	$ 800	$ 1.825
Inversión total	$ 40.800	$ 39.825
Venta de ganado:		
vacuno	$ 3.995	$ 2.352
ovino	—	$ 478
Venta de lana	$ 585	$ 710
Venta de cueros y cerda	$ 200	—
Venta total	$ 4.780	$ 3.540
Ganancia sobre capital invertido:	12%	8,8%

La ganancia resulta ser el doble y el triple de la estimada por los mismos estancieros.

(*) Debemos advertir que al articulista la ganancia le sube al 4 % porque calculó un procreo vacuno del 25 %. Nosotros lo hemos rebajado al 20 % porque era lo común en la época y para equipararlo con la estancia "A".

Aclaraciones al Cuadro Nº 1. — El cuadro ha sido realizado con precios de venta reales extraídos de nuestros cuadros estadísticos.

El procreo vacuno se calculó en 20%, de acuerdo a la opinión común de la época cuya fundamentación se encontrará en el cuadro Nº 1 del Tomo I, así discriminado: 10% novillos para saladero, 5% vacas para saladero y 5% ganado de cría. Para la estancia "A", en 1890, los precios son $ 16, $ 9 y $ 6 respectivamente, los que multiplicados por las cantidades que a cada tipo corresponden (170 cabezas, 85 cabezas, 85 cabezas) dan: $ 2.720, $ 765 y $ 510, o sea $ 3.995. En cuanto a la lana, tomamos un rendimiento de kgs. 1,500, término medio de los datos de varias fuentes; entre otras: Daniel Muñoz, RAR, 15 enero 1895, p. 8-10: 2 kgs. por cabeza; Jacinto M. Alvariza: "Las lanas en la ROU", Montevideo, 1900, que calcula para 1890, 2 kgs. por cabeza; y Lucas Herrera y Obes en RAR, 15 de octubre 1885, p. 581-3, que expresa kgs. 1.277. El precio de $ 3,90 es el que surge de nuestros cuadros de precios para ese año.

CUADRO Nº 2

GANANCIA SOBRE CAPITAL INVERTIDO EN POBLACIONES (GANADO Y MEJORAS)

	Estancia "A"	Estancia "B"
Tierra: (6%) (incluye casa y alambrados	$ 1.500	$ 1.500
Salarios, impuestos, gastos, mantenimiento	$ 800	$ 1.825
Total costo	$ 2.300	$ 3.325
Venta de ganado	$ 4.195	$ 2.830
Venta lana	$ 585	$ 710
Total venta	$ 4.780	$ 3.540
Diferencia costo - venta	$ 2.480	$ 215
Capital invertido en ganado	$ 13.000	$ 11.500
Capital invertido en mejoras	$ 2.000	$ 1.500
Total poblaciones	$ 15.000	$ 13.000
Ganancia sobre poblaciones (ganado y mejoras)	16 5%	1,64%

Aclaraciones al Cuadro Nº 2. — El 6% atribuido a la tierra es la utilidad que un propietario lograba en el período 1886-1894 al arrendarla. El criterio para la realización de este cuadro es el mismo que el empleado para el Cuadro Nº 2 del Tomo I.

CUADRO Nº. 3

PARTICIPACION PORCENTUAL DE LOS RUBROS DE INVERSION EN EL NEGOCIO DE ESTANCIA

	Estancia "A"	*Estancia "B"*	
Tierra	61 % *	47 % **	
Ganado	31 %	28 %	
Mejoras	5 %	18 % ***	
Salarios y mantenimiento de personal)		3,3 %)	
Gastos de explotación)	2 %	0,8 %)	4,4 %
Impuestos)		0,3 %)	

Aclaraciones al Cuadro Nº 3. Este cuadro ha sido realizado con el mismo criterio que el Cuadro Nº 3 del Tomo I, y allí figura su fundamentación.

CUADRO Nº 4

CALCULO ECONOMICO DEL RENDIMIENTO DE UNA ESTANCIA

	Estancia "A"	Estancia "B"
Tierra (6 %) (incluye casa y alambrados)	$ 1.500	$ 1.500
Mejoras (5 %)	$ 100	$ 75
Ganado (12 %)	$ 1.560	$ 1.380
Salarios, impuestos, gastos, mantenimiento (1/5)	$ 160	$ 365
Capital de giro (18 % sobre los 4/5 de lo anterior)	$ 115	$ 263
Total gastos	$ 3.435	$ 3.583
Venta ganado	$ 4.195	$ 2.830
Venta lana	$ 585	$ 710
Total venta	$ 4.780	$ 3.540
GANANCIA	$ 1.345	$ 43
Porcentaje de ganancia sobre gastos	39 %	1,2 %

Aclaraciones al Cuadro Nº 4. — Este cuadro ha sido realizado con igual criterio que el Cuadro Nº 6 del Tomo I; allí se encontrará su fundamentación, así como en la página 587 de dicho tomo.

(*) Incluye casa y alambrados.
(**) Excluye casa y alambrados.
(***) Incluye casa y alambrados valorados en $ 6.000; mobiliario $ 1.000; carros, arneses, etc. en $ 500.

CUADRO Nº 5

COSTO POR CABEZA VACUNA SOBRE EL INCREMENTO (O PROCREO) AL CABO DE UN AÑO

ESTANCIA "A" (1890)

Stock original		1.700	cabezas vacunas
Stock (20 %)		340	

Gastos

Tierra (6 %) (incluye casa y alambrados)	$	1.500
Mejoras (5 %)	$	100
Salarios, impuestos, gastos, mantenimiento	$	800
Interés sobre capital de giro, 18 % sobre lo anterior	$	144
Total gastos	$	2.544

Gastos dividido procreo: $ 2.544 ÷ 3.40 = 7.48: COSTO POR CABEZA

Precio de venta por cabeza: $ 3.995 ÷ 340 = $ 11.75

11.75 - 7.48 = $ 4.27: GANANCIA POR CABEZA

De dónde se pueden extraer las siguientes conclusiones:

Ganancias sobre capital invertido en ganado: $\frac{4.27 \times 340}{10.000} = 14.52\ \%$

Ganancia sobre venta: $\frac{4.27 \times 340}{3.995} = 36.3\ \%$

Ganancia sobre salarios, impuestos, gastos y mantenimiento: $\frac{4.27 \times 340}{800} = 181\ \%$

Ganancia sobre capital invertido en tierra (incluye casa y alambrados): $\frac{4.27 \times 340}{25.000} = 5.8\ \%$

Ganancia sobre capital invertido en mejoras: $\frac{4.27 \times 340}{2.000} = 72.5\ \%$

Ganancia sobre costo: $\frac{4.27 \times 340}{2.544} = 57\ \%$

Aclaraciones al Cuadro Nº 5. — Ha sido realizado con el mismo criterio que el Cuadro Nº 8 del Tomo I. Aquí, sin embargo, el costo por cabeza es incluso menor de lo que aparece en el cuadro, pues el campo y los gastos han servido también para criar 1.000 ovinos. No tomamos en consideración este aspecto pues el estanciero se dedica de preferencia al vacuno y además en la cuenta de venta sólo figura la lana y no vende ganado ovino.

CUADRO Nº 6

COSTO POR CABEZA VACUNA SOBRE EL INCREMENTO (O PROCREO) AL CABO DE UN AÑO

ESTANCIA "B" (1892)

Stock original	1.200	cabezas vacunas
Procreo (20 %)	240	

Gastos

Tierra (6 %) incluye casa y alambrados)	$	1.500
Mejoras (5 %)	$	75
Salarios, impuestos, gastos, mantenimiento	$	1.825
Interés sobre capital de giro, 18 % sobre lo anterior	$	328
Total gastos	$	3.728

Pero estos gastos han servido para producir novillos, capones y lana, por lo cual debemos ajustarlos. Considerando que el ovino, según el mismo documento, ocupa un tercio del campo, vamos a suponer que insumió un tercio de los gastos. En realidad debe haber insumido algo más pues necesitó más mano de obra. El costo del baño y la esquila ($ 135) de los ovinos, ha sido también rebajado. O sea que los gastos de producción del proceso vacuno quedan reducidos a $ 2.395.
Gastos dividido procreo: $ 2.395 ÷ 240 = $ 9,97 COSTO POR CABEZA.
Precio de venta por cabeza: $ 2.352 ÷ 240 = $ 9,80.
9,97 — 9,80 = $ 0,17: PERDIDA POR CABEZA.

Aclaraciones al Cuadro Nº 6. — Este cálculo nuestro no coincide con el del propio hacendado que confiesa una ganancia reducida. La discrepancia se debe a que él estimó el procreo vacuno en 25%, y nosotros lo rebajamos al 20%, por las razones ya anotadas. Por lo demás, los precios de los productos pecuarios descendieron notablemente en 1892 (novillos y lana).

* * *

Veamos ahora qué conclusiones podemos extraer de los cuadros Renovemos primero algunas advertencias. Con relación a la Estancia "A" hay que tener presente que como el mismo documento lo indica, era un establecimiento "rutinario", donde la modernización no había penetrado si dejamos de lado el cercamiento del campo, única mejora importante. Trabajó fundamentalmente con vacunos, de los que poseía 1.700, y sólo 1.000 lanares. Este establecimiento tradicional tuvo escasísimos gastos en salarios y mantenimiento, lo que incidió muy favorablemente en su rendimiento económico.

Además, en 1890 la crisis en los precios de nuestros principales productos no era muy marcada. Incluso como en ese año, por factores circunstanciales, los novillos para saladero llegaron a cotizarse a $ 16 —el precio mayor de todo el período estudiado—, y la lana alcanzó a $ 3,90 los 10 kilos —también uno de sus mayores guarismos—, las ventas de este hacendado tradicional compensaron perfectamente sus costos de producción.

Con relación a la Estancia "B" hay que retener que era un establecimiento semi-moderno. Poseía ovejas de raza inglesa que le rendían no sólo lana sino también carne, lo que se advierte por la venta de capones que el otro establecimiento no realiza. Necesitó para ello más mano de obra y mayor inversión en los insumos (salarios, baños, etc.). Este factor importante en la conducción económica del negocio se duplica en relación a la estancia anterior. Salarios, mantenimiento y gastos generales son $ 800 para la Estancia "A" (con 1.700 vacunos y 1.000 lanares merinos), y $ 1.825 para la que estamos considerando (con 1.200 vacunos y 1.800 lanares de raza inglesa). Además, este propietario —seguramente británico— vivió con el confort europeo a que estaba habituado, ya que entre las mejoras se incluye $ 1.000 en que avaluó el mobiliario de su casa.

Pero lo esencial es que en 1892 los precios de venta tendieron a ser todavía inferiores a los normales del período (normales que ya indicaban un descenso en relación a los años anteriores a 1886)., Los novillos para saladero se cotizaron a $ 11,60 * y la lana, según el documento, fue vendida a $ 2,35 los 10 kilos, cifra posible por cuanto si bien nuestros cuadros indican para el año 1892 $ 3.10,, se trataba de lana merina de buena calidad, y el propietario que estamos analizando sólo poseía razas inglesas cuya lana se cotizaba a menor precio.

El descenso en el precio de los novillos y la lana (entre 1890 y 1892) es el factor principal para explicar el diferente rendimiento

(*) Evolución del precio de los novillos para saladero. (Véase nuestros Cuadros Estadísticos)

1878-1884	1885	1886	1887	1888	1889
$ 15,50	12,75	13,69	13,17	12,63	14,41

1890	1891	1892	1893	1894	1895
$ 16,02	13,81	11,61	13,26	14,31	14,23

Es conveniente dejar de lado los dos últimos años, 1894 y 1895, donde ya se anota una franca recuperación (que luego no continúa, sin embargo). Considerando todo el período —1885 a 1893— el promedio es de $ 13,44; y si no tomamos en cuenta los años 1889 y 1890 (los de precio más elevado), el promedio de los 7 años restantes baja a $ 13 exactos. El porcentaje de descenso en cada caso, tomando la media de $ 15,50 para el período 1878-1884, es de 14% con relación a $ 13,44; y de 17% con relación a $ 13.

económico en ambos establecimientos. Mientras el primer estanciero obtenía un 12% sobre el capital invertido, un 16,5% sobre el capital en ganado y mejoras, y un 39% de utilidad si consideramos solamente los gastos anuales; el segundo estanciero obtenía un 8,8% sobre el capital invertido, un 1,64% sobre el capital en ganado y mejoras y un 1,2% de utilidad considerando los gastos anuales. El evidente descenso en el rendimiento económico de la estancia halla su explicación matemática en lo ya dicho: la baja en los precios de novillos y lana.

Podría suponerse que el estanciero británico ve disminuída su ganancia ante la mayor inversión realizada en mejoras. No es así. Las mejoras y la tierra (no tenemos otro remedio que considerarlas juntas, pues el estanciero tradicional no discrimina las cifras), tienen una participación porcentual de 66% en su caso, y de 65% en el del hacendado británico. Prácticamente pueden considerarse iguales. No es por lo tanto este factor el diferenciador.

Ocurre sí que el estanciero "B" gasta algo más del doble en el rubro "salarios, gastos generales, mantenimiento e impuestos" que el hacendado criollo reseñado por "El Día". La participación porcentual es en su caso de un 4,4% y en el del último de sólo 2%. En este sentido, el mayor trabajo requerido por el ovino (más personal y cuidados) incide para disminuir una ganancia ya de por sí exigua, pero incide escasamente.

No influye para disminuir la ganancia el precio del ganado de cría (el usado para montar el establecimiento). Mientras durante todo el período 1861-1881 (analizado en nuestros cuadros del Tomo I), la participación porcentual de ese rubro de inversión varió entre el 30 y el 56%, en estos dos ejemplos de la década del 90 ese porcentaje oscila entre el 28 y el 31%. Y resulta lógico: al descenso en el precio del ganado para saladero ha correspondido un descenso en el precio del ganado de cría.

En vez, *resulta esencial la gravitación del creciente valor de la tierra*. Mientras en el período 1861 a 1881 ella variaba de un 30 a un 56%, ahora se eleva para el estanciero criollo a un 61% y para el británico a 65%.

Este factor, junto a la baja de precios en los principales productos de la ganadería, explica el descenso en el rendimiento de la estancia como negocio.

El mayor costo de producción no existe ni por aumento de salarios e impuestos ni por incremento de las mejoras, sino por elevación del precio de la tierra. Este mayor costo de producción no encontró una respuesta satisfactoria en el precio del ganado. La opinión de Lucas Herrera y Obes, ya expuesta en páginas anteriores, recibe la más completa confirmación de los números.

* * *

Luego del alambramiento de los campos no se introdujeron mejoras importantes; los salarios tendieron a descender; el número de peones disminuyó claramente; los impuestos fueron bajos, como probaremos. Y a este respecto, por vez primera ante la riqueza del

artículo de "The Montevideo Times", podemos calcular con precisión la incidencia del mayor impuesto pago por el hacendado al Estado, la Contribución Inmobiliaria. De los rubros de inversión necesarios para plantear el negocio de campo, el impuesto sólo incide con el 0,3%.

Entonces, ¿cuál es el factor determinante? La tierra. Ese es el elemento que ha variado en relación a la década anterior.

Pero, ¿todos los estancieros se vieron igualmente perjudicados por la suba de su precio? No; aquí es imprescindible efectuar varias precisiones. El hacendado dueño del campo —por donación del Estado, o compra anterior al período estudiado, o herencia, o simplemente por usurpar tierras fiscales—, ganaba todavía dinero —y mucho— aunque el descenso en el precio del ganado vacuno y la lana hubiera disminuído su elevadísima utilidad. La estancia seguía siendo uno de los negocios más lucrativos del país para quien no tenía que contar con el factor "renta de la tierra" (entendida aquí como arrendamiento).

En cambio para el arrendatario o el flamante comprador de una suerte de campo el negocio se tornaba difícil y la ganancia exigua o inexistente. No era lógico pedir que se aventuraran capitales cuando de éstos apenas si se extraía en 1890 el 12% y en 1892 el 8%, sobre todo "en este país donde el negocio de campos está sometido a tantos riesgos", como acotaba el estanciero británico en "The Montevideo Times". Y este interés podría lograrse "un año con otro,... estando el campo de 40 a 50 leguas de la ciudad dentro de una distancia razonable de transporte ferrocarrilero o fluvial". Mientras la usura urbana ofreciera de un 20 a un 25% en hipotecas firmes y seguras, arriesgar un capital de por lo menos $ 40.000 en plantear la compra y el poblamiento con ganados de una suerte de estancia en un negocio que apenas si redituaba un 8 ó 12%, era absurdo.

De todo esto cabe deducir que el período analizado no fue propicio para el incremento de nuevas inversiones en el medio rural, *dentro del esquema productivo que se practicaba en la época.*

Veamos ahora otra cara del mismo problema: variando el esquema de la explotación (introduciendo ganado vacuno de raza y mestizando cada vez mejor el ovino), podían lograrse precios mucho más acordes con el elevado valor del arrendamiento y de la tierra, pero manteniendo la ganadería criolla complementada con la oveja merina no tenía sentido traspasar capitales de la ciudad o del extranjero hacia el campo. Podía tener sentido —y debió ocurrir— el caso inverso.

Este era el problema creado a la nación por una modernización a mitad de camino. Pero también por su dependencia del exterior, por lo siguiente.

El cercamiento, la seguridad política, las nuevas vías de comunicación, el crecimiento demográfico, habían valorizado cada vez más uno de los factores de la producción: la tierra. Este proceso de modernización fue incompleto pues no se realizó el mestizaje de la hacienda vacuna. El ganado criollo simplemente no compensaba la inversión, tanto más cuanto que durante todos estos años, por factores

externos que no dependían para nada de la voluntad de la nación, el precio de los productos derivados de ese ganado había descendido. Para obtener de nuevo utilidades interesantes como en los viejos tiempos, el hacendado debía seguir invirtiendo más y más en el proceso de la modernización. Ya no se podía echar atrás, no podían volver los tiempos del campo abierto surcado solamente por carretas. El único camino que le quedaba era seguir adelante con el proceso iniciado.

En estos años, como luego apreciaremos, no lo hizo. ¿Por qué? Porque la clase de los estancieros no era una clase homogénea.

El estanciero cuya empresa se había problematizado al grado de que podríamos considerarla como muy poco rentable era aquél que debía contar con el factor "renta de la tierra". En ese caso se hallaban tanto los arrendatarios como los flamantes propietarios.

Una primera deducción: no debieron existir muchos flamantes propietarios en el período. El negocio no ofrecía perspectivas alentadoras. Esta crisis que estamos analizando, por lo tanto, no incorporó a la clase de los propietarios nuevos integrantes que provinieran del medio rural. Simplemente consolidó el grupo existente, y en particular el grupo que detentaba la tierra. *

Por los mismos motivos el número de arrendatarios debió descender. Según las estimaciones de algunos jefes políticos del litoral e interior, el porcentaje de arrendatarios ganaderos en sus departamentos promediaba, en 1893, en el 40% (368). Cifra notoriamente distante de la de los arrendatarios agrícolas que alcanzaba al 60%.

Era claro que pagar renta sobre suertes que se cotizaban a $ 25.000 mientras el novillo para saladero se vendía en $ 11,60 no era negocio en 1892, cuando en 1881 las 2.700 cuadras se obtenían por $ 16.000 y el novillo se vendía a $ 16.

Ahora bien: los motores del cambio, los que debían haber sentido la acuciante necesidad económica de proseguir con la modernización, eran precisamente los elementos que tendían a disminuir: arrendatarios y nuevos propietarios. Ellos eran los más interesados en

(*) Esta afirmación —cierta en lo que tiene que ver con el medio rural y el posible acceso desde él a la tierra— no lo es si consideramos el medio urbano. Como estudiaremos el analizar el monopolio crediticio de la oligarquía orista y su acción durante los años de "hambre monetaria" entre 1890 y 1895, muchos pequeños, medianos y hasta algunos grandes propietarios antiguos, vieron que sus propiedades cambiaban de mano por la ejecución hipotecaria a que sus acreedores los sometieron. Ante el valor creciente de la tierra y el decreciente del ganado sólo era posible el acceso a la tierra o por poseerla ya o por apoderarse de ella transformando al propietario en deudor hipotecario, ejecutándolo luego en condiciones leoninas. En este sentido pudo haber "nuevos estancieros", y los hubo, provenientes todos ellos de la oligarquía mercantil montevideana o la pulpera de los pueblos y "pagos" del interior. En una palabra: la posesión del oro era el único camino para el acceso a la tierra y él, como probaremos, estuvo monopolizado por el "alto comercio" fundamentalmente.

Pero estos "nuevos estancieros" no habían comprado la tierra por su valor venal sino que se habían apoderado de ella mediante un procedimiento —el juicio hipotecario— que disminuía notablemente su precio. En este sentido estos "nuevos estancieros", al igual que los viejos propietarios, no sentían como peso, que los obligaba a despertar de la inercia y la rutina, el problema de la renta, pues la calculaban sobre una cantidad disminuída por su habilidad usurera.

que la estancia fuera un negocio lucrativo pues debían abonar una elevada renta por la tierra. Como lo expresó acertadamente un editorialista de "La Razón": *"El aumento de valor de los campos obliga a sus propietarios a no contentarse con dejar criar ganados indígenas, lo que sí era negocio cuando una suerte de campo valía* 6 *ó* 10.000 *pesos, es ruina valiendo* 20 *y* 30.000". (369)

Para que la estancia rindiera había que salir del círculo vicioso tasajo-saladero y comenzar con otra fase: carne fresca-exportación en pie, o carne congelada-frigorífico. Pero los más interesados en fomentar el mestizaje consiguiente eran cada vez menos por la crisis económica de los años 1886 a 1894.

La crisis afectó seriamente las fuerzas sociales que podían impulsar las modificaciones en el medio rural. Pudo ser un factor positivo el aumento de la renta de la tierra, pues obraba como acicate sobre el arrendatario para obligarlo a extraer más provecho si quería cumplir con sus obligaciones crecidas año por año. Pero este elemento positivo era contrarrestado por el descenso en el precio de todos los productos pecuarios. El arrendatario no podía capitalizarse para invertir en mejoras en medio de una renta en ascenso y una utilidad en descenso.

La otra fuerza social que podía promover el cambio, los pequeños y medianos estancieros antiguos propietarios, también fue debilitada por la crisis. Ellos sentían la necesidad, visto el tamaño del fundo y el escaso número de haciendas, de aumentar una utilidad peligrosamente débil ante el descenso en el precio de novillos y lana. Pero su mayor problema radicaba en que con su reducida ganancia carecían de la fuerza económica necesaria para plantear reformas en sus establecimientos. Y el crédito les fue negado sistemáticamente en la forma que lo requerían: largo plazo y condiciones liberales.

Lo cierto es que la debilidad de estas fuerzas sociales, las más proclives por sus necesidades económicas a buscar nuevas salidas, fue acentuada por la crisis, y ésta, en cambio, afirmó la suerte del latifundio tradicional. Puede encontrarse aquí la explicación más racional de la permanencia del círculo, vicioso ganado criollo-tasajo-saladero en estos años.

Se mantenían firmes los viejos grandes propietarios que monopolizaban la tierra, aquéllos para los cuales la renta no era un problema y que, por lo mismo, seguían obteniendo utilidades aún en medio del descenso de precios de novillos y lana. Con inversiones increíblemente bajas en salarios, mantenimiento e impuestos, ¿importaba mucho que los novillos bajaran tres o cuatro pesos? Es cierto que se ganaba menos, pero casi no existían gastos. "*...La competencia que pueden hacer los poseedores de una tierra que nada les cuesta es nociva y perjudicial a los propietarios* [empresarios] *rurales, debido a que el bajo precio de sus ganados les deja siempre beneficios",* (370), decía Pedro Figari en su proyecto de ley agraria de 1885. Impuesto y salarios se mantenían bajos, el campo había sido cercado ya en períodos de mayor bonanza, ¿qué acicate podía existir para fomentar el cambio en este caso? El mismo Figari lo confirma: *"Y, ¿podrá implantarse aquí el sistema europeo? No, faltará ali-*

ciente para refinar crías e introducir mejoras en el sistema, porque es demasiado poderosa la competencia de los que ofrecen sus productos por un precio que es casi todo ganancia" (íbid.).

Por lo demás, y cuando estudiemos el mestizaje lo comprobaremos, el cambio implicaba asumir un riesgo pues era enfrentarse a lo desconocido tanto en técnica de explotación como en mercados consumidores. Y frente a una utilidad todavía ancha y además segura, el riesgo fue desechado.

Un obstáculo cultural que más adelante analizaremos en detalle —la mentalidad tradicional y rutinaria de la mayoría de los latifundistas orientales— se alimentaba día a día en razones económicas que tornaban carentes de entidad los argumentos favorables al cambio. El antiguo gran propietario todavía ganaba con el viejo sistema de la novillada chúcara criolla vendida desde la primavera hasta principios del otoño a los saladeros, Además, manejar en un gran fundo el proceso del mestizaje o el todavía más difícil de la cruza no era cosa de niños, Todos los hombres de la época —desde el estudiante Pedro Figari en su tesis de 1885 hasta el novelista-hacendado Carlos Reyles— están acordes en que el problema del tamaño complicaba cualquier solución progresista. Carlos Reyles en más de una oportunidad manifestó cuánto más fácil era proceder a la cruza en la granja inglesa, donde los animales se contaban por decenas y sólo excepcionalmente por centenares, que en la estancia oriental donde los vacunos eran miles.

• • •

Otra deducción que contribuye a explicar una de las modificaciones ocurridas en la explotación ganadera durante el período es la siguiente: si la renta de la tierra se transformó en elemento determinante para cierto grupo de hacendados, el tiempo que el ganado demorase en alcanzar la edad para ser vendido en el mercado, era ahora esencial. A mayor tiempo requerido —y era el caso del vacuno criollo— mayor renta pagada.

Dos caminos se abrían a esos estancieros: el mestizaje y la buena alimentación de los ganados finos de Europa hubieran permitido un engorde precoz. Era éste el camino del cambio y de las inversiones elevadas y riesgosas que no estaban en condiciones de realizar.

La otra posibilidad era invernar el ganado que se producía en los campos baratos de la República —los fronterizos con el Brasil—, o de los países vecinos —Entre Ríos y Corrientes en la República Argentina, Río Grande del Sur en Brasil—. De ese modo también se acortaba el tiempo durante el que se mantenían los ganados en las tierras caras del país y la incidencia de la renta en el costo era menor.

La fiebre por la actividad invernadora —que tenía tanto de especulativa— fue una de las respuestas ensayadas, sobre todo por los arrendatarios de los campos buenos del sur y litoral, ante la elevación de la renta del suelo. Era un camino más seguro e inmediatamente lucrativo si lo comparamos con el del mestizaje y la mejora de las praderas.

Pero este camino aprovechaba lo existente, no lo modificaba.

La ganadería durante la crisis no sufrió alteraciones en su estructura. La crisis puso de relieve uno de los factores permanentemente negativos en la evolución del país: el problema del monopolio de la tierra y su renta.

3. — Fluctuaciones del precio de la tierra.

En el Cuadro "Evolución del precio de la tierra por quinquenios en los establecimientos ganaderos. 1886-1895" (al final de este volúmen), se aprecia con claridad las dos etapas que ese precio recorrió en el período a estudio.

En el primer quinquenio de 1886 a 1890, el ascenso del valor de la tierra es notable. En la zona Sur subió 122 % con relación al período anterior 1882-85; en el Litoral, 112 %; en el Norte, 42 %, y en la zona Centro, 41 %. El ascenso alcanzó para el país un promedio de 90 % y el precio promedio de la hectárea en la República fue de $ 16,06.

En el segundo quinquenio en cambio, de 1891 a 1895, se registró un marcado descenso en casi todas las zonas. En el Sur, —1,2%; en el Litoral, —22,6%; en el Centro —7,2%; sólo en el Norte aumentó un 15%. Promedio porcentual de baja para todo el país: —7,2%; precio promedio de la hectárea, $ 14,93.

La pronunciada valorización de la tierra en el primer quinquenio se debe a una conjugación de factores económicos y extraeconómicos. Decía Carlos María Ramírez en 1890: "*... la tierra, por la atracción que ejerce sobre el hombre, tiene un valor venal desproporcionado con su potencia productiva; que además, en los países nuevos y de rápidos progresos, su precio es naturalmente muy superior al que le correspondería con relación a la renta actual, y que todas las causas sociales, económicas y políticas que pueden influir en la valorización territorial se han visto aunadas en nuestro país para producir ese resultado, que es legítimo y benéfico...*" (371)

Sorprendido ante el fenómeno de la permanente suba del precio de la tierra y la baja de valor de los ganados, el ministro José L. Terra intentó en 1885 en la Cámara de Diputados, hallar una explicación: "*Ha bajado el precio de los ganados y era de suponer que bajaran también en proporción los precios de los campos. Pero el hecho contrario se ha dado: los precios, o se mantienen, o aumentan en ellos; lo que parece indicar, que si bien el valor de los campos tiene por una de sus principales causas el valor del ganado que esos campos criaban, no es el único elemento de la formación de esos precios, y que tal vez no es el principal. El aumento de población parece ser la causa determinante de ese hecho económico que se nota*". (372)

Hay allí dos elementos a retener que otras fuentes confirman:

en primer lugar no es el aumento de la producción, ni el precio de los ganados el único elemento que determina el valor de la tierra. En efecto, ya hemos visto que en el primer quinquenio el precio de novillos para saladero desciende un 14%, cuando el precio de la tierra de todo el país sube un 90%. En segundo lugar, hay un aumento claro de la población, que para el decenio —1886-95— podría llegar a los 150.000 habitantes (373). Ese importante incremento —que supera en 20% la cifra de 1886— propició un impulso en los precios de la propiedad territorial que se notó no sólo en Montevideo, con sus innumerables empresas loteadoras de terrenos suburbanos, sino también en el interior. Una reseña del departamento de Flores en 1889 destacaba: "*Es asombroso el aumento que se nota en el valor de toda propiedad, sea urbana, suburbana, o rural, los campos de pastoreo que hace 30 años se vendían a 4.000 pesos las suertes de estancia,... hoy se venden a $ 37.800, siendo mayor la demanda que la oferta...*" (374)

Por otra parte, no hay que olvidar un factor esencial que operó durante todo el quinquenio: la paz política. En un país cuya campaña —y por lo tanto, cuya economía— había sufrido tanto por las revoluciones permanentes, la tranquilidad del período —herencia del Militarismo— influyó decisivamente en la liberación de las energías acumuladas y de los capitales escondidos. Fue lo que permitió a éstos aflorar e invertirse en la vida económica y en la especulación territorial.

Ese primer rasgo lo hizo notar el diputado Antonio María Rodríguez en 1885: "*...ese aumento de valor de los campos se debe a esta circunstancia, a que el negocio de ganadería en los cuatro o cinco años anteriores ofrecía grandes rendimientos, y de ahí que haya constituído un incentivo poderoso para que los capitales se empleasen en este género de trabajo; y hace cinco o seis años que todo el que disponía de capital se dedicaba a ser ganadero. ¿Y qué sucedía?... Que hubo grandes demandas de campo, y que esa demanda de campos hizo que se levantase el precio de los campos. Por eso aumentó ese precio*". (375)

La incidencia de la especulación sobre la tierra fue grande. La fiebre de consumo y de negocios rápidos que se apoderó del país en los años inmediatamente anteriores a la crisis del 90, tuvo su repercusión en la campaña. No asumió ni de cerca los rasgos que la caracterizaron en Montevideo pero el influjo de la ciudad llegó al campo y como en el caso recién citado de Flores, las suertes de estancia multiplicaron su precio quedando muy por encima de su valor real o productivo. Expresaba "El Siglo" en 1890: "*... El espíritu de especulación en estos países nuevos y despoblados, a poco que lo apoye la acción oficial, eleva los precios de la tierra a cifras asustadoras... Desde hace tres años, el valor de los campos continúa subiendo sin cesar, hasta el extremo de que en la generalidad de los departamentos, puede decirse que ha doblado y triplicado el precio de la tierra en ese pequeño lapso de tiempo*". (376)

Un elemento relativamente nuevo vino a reforzar el fenómeno que estamos estudiando del incremento del valor de la tierra: el ferrocarril. La zona donde el ferrocarril más se expandió en este pri-

mer quinquenio, (1886-90), el Litoral, es la misma que registra el enorme aumento de un 112% en el valor de los campos; donde el ferrocarril no llegó, zona Norte, el aumento se redujo al 42%: y en el Centro, que sólo registra una elevación de 41%, había experimentado en el cuatrienio anterior (1882-85) una suba de 104% en los mismos años en que el ferrocarril conectó la zona a Montevideo. Es más, en el quinquenio posterior, 1891-95, hay una única región que se salvó del descenso generalizado en el precio de la tierra; incluso aumentó en 15%. Fue la zona Norte que en esos años recibió al ferrocarril. No hay, pues, ninguna duda de que el ferrocarril, al unir las zonas de producción con el mercado de consumo y/o exportación (Montevideo) contribuyó a provocar el aumento del precio de la tierra.

Por último, cuando se habla del precio de la tierra en nuestro país hay que tener en cuenta siempre otro elemento: ese precio se adquiere también por motivaciones extra-económicas. Ha sido un factor constante en la historia del siglo XIX uruguayo el hecho de que la tierra subiera de valor, no importa qué contrastes económicos, políticos o sociales sufriera el país en general. Tanto es así que, durante todo el período investigado por nosotros, desde 1852 a 1913, hay un sólo quinquenio en que hemos registrado un descenso: es el que va de 1891 a 1895. En todos los demás, a pesar de crisis políticas o económicas, revoluciones, etc., su precio ha seguido subiendo. Lo más que hemos comprobado ha sido un enlentecimiento de ese aumento, pero nunca un retroceso, salvo la excepción indicada. Es que la tierra ha tenido una función no sólo económica sino también psicológica y social. Otorgó —y otorga— una seguridad contra la crisis económica y la desvalorización, porque la tierra siempre vale, no se gasta (en este sentido); es un bien, además, que se puede atesorar y guardar. (La mentalidad de nuestras clases altas —rural y urbana— tuvo siempre una fuerte dosis de conservadorismo). No hay inversión más segura, aunque en alguna época pueda no ser muy rentable. Y finalmente la tierra, base de la economía nacional, de las producciones claves y las exportaciones esenciales del país, da un status social y por consiguiente una influencia política decisiva.

Todos los elementos señalados: aumento de población, paz política, especulación, medios de transporte y valor social o de prestigio de la tierra, forman esa conjugación de que hablábamos al principio como responsable del aumento de su valor.

¿Cuáles fueron las consecuencias de este hecho?

Como ya hemos dicho, esa valorización desmesurada limitó el acceso a la tierra. No era un buen negocio su explotación cuando el dinero que se pedía por ella no podía recobrarse con holgura trabajándola. A menos que se modificaran las técnicas de explotación y se insistiera en el proceso de modernización. El editorialista de "El Siglo" comprobaba que tal hecho no se había producido: "*...para nadie es un misterio que a pesar de la suba enorme de los últimos tiempos en el valor de los campos, ha cambiado bien poca cosa la fisonomía de las estancias orientales, y que los hacendados se han re-*

signado sencillamente a recoger un interés equivalente a la mitad o la tercera parte del que recogían cuando la propiedad valía menos".

Pero además de no producir cambios, la suba —por su enormidad— desalentó las nuevas formas de explotación: la colonización agropecuaria y la agricultura, en una palabra, las que podían limitar el predomio ganadero y romper el eje ganado criollo-primitivismo: *"Hay más todavía. Después de esa suba, se han constituído varias empresas colonizadoras, las cuales lejos de creer que la especulación obraba como estimulante, han considerado indispensable que el Estado viniese en su auxilio y les abaratase oficialmente los campos, por medio de primas y subvenciones, para contrarrestar los efectos de la suba. Ahí tenemos a la Sociedad Colonizadora Fomento del Uruguay que compró catorce suertes de estancia al norte del Río Negro a razón de $ 25.000 la suerte; pues bien, para que colonizara una parte de ellas simplemente, hubo necesidad de darle colonos costeados por el Estado, ciento cuarenta mil pesos y una rebaja del 30% en los fletes del Ferrocarril Central, lo que equivale a ponerle la tierra al tercio de lo que le costó".* (377)

Es decir que llegamos a las mismas conclusiones adelantadas en el parágrafo anterior. Los "nuevos" propietarios debieron ser pocos; se consolidó la posición de los que ya poseían tierra, de los que la estaban monopolizando en forma creciente gracias a una explotación rutinaria y extensiva que les seguía dejando considerables ganancias, que a su vez eran reinvertidas en nuevas compras de tierra,(rasgo psicológico: atesoramiento), y no en el perfeccionamiento o modernización del establecimiento.

Por su parte, la situación del arrendatario era difícil. El propietario había hecho recaer sobre él, matemáticamente, el aumento del precio de venta de la tierra. Frente a un arriendo en constante suba ($ 1 por há. en el quinquenio; ver Cuadro de "Evolución del precio de los arrendamientos..."), un precio del ganado en casi constante baja. Y para peor el término promedio de los arrendamientos era de 3, 4 y 5 años. Demasiado corto el plazo e insegura la permanencia del arrendatario sobre la tierra para emprender mejoras (mestizaje, agricultura forrajera), que le permitieran a través de una mayor y mejor producción, el pago holgado de la renta en ascenso. De allí que el número de arrendatarios tendiera a disminuir: el negocio de estancia no compensaba a quienes no poseían la tierra desde el decenio anterior por lo menos. A no ser naturalmente, que se emprendiera una actividad tan especulativa como la que había provocado el mismo ascenso del valor de la tierra: el negocio de la invernada. Pero la invernada, salida económica para el hacendado arrendatario de los caros campos del Litoral o del Sur, no era una salida económica para el país si se pensaba en él a largo plazo.

Consecuencia fundamental fue entonces la de que este ascenso del precio y la renta de la tierra, brutal en su impacto y sin relaciones positivas con el valor de los productos pecuarios, frenara y hasta eliminara a las fuerzas sociales que en la campaña más debían bregar por el cambio económico pues él era su única salvación: arrendatarios y flamantes propietarios. En un momento en que para compensar la baja utilidad esas fuerzas sociales debían inver-

tir más en la modificación de la explotación pecuaria, el aumento de la renta los debilitó a ellos y con ellos a las fuerzas progresistas que representaban, como hemos ya adelantado al estudiar la utilidad de los hacendados.

La segunda etapa dentro del período estudiado es el quinquenio que se inició en 1891. Aquí, como ya hemos visto, el precio de la tierra bajó, hecho absolutamente inusitado en su evolución.

La explicación es sencilla. La crisis del 90 también alcanzó a la campaña. Los valores inflados y artificiales que la especulación le había impreso a la tierra en los años anteriores, se vinieron abajo. El retraimiento general de los negocios, la escasez de circulante, la necesidad de hacer frente a las obligaciones múltiples que se habían contraído en la ciudad, multiplicaron la oferta de campos en venta.

Además, y es el segundo elemento, la estancia no era un negocio redituable. Los propietarios que en época de euforia económica y buscando un status social determinado traspasaron sus capitales urbanos a la compra de tierras empezaron a recorrer el camino inverso. Deshacerse de un negocio que no daba beneficios era esencial para salvar del patrimonio lo que pudiera salvarse, frente a la marcada violencia de la crisis en la ciudad.

El fenómeno de la baja del precio de la tierra en este quinquenio presenta dos aspectos notables, que debemos retener. En primer lugar, habla claro sobre la profundidad e importancia de la crisis el hecho de que el único elemento que siempre había salido indemne de todos los conflictos políticos y económicos del país a lo largo del siglo, la haya sentido y haya perdido valor. En segundo lugar, demuestra la potencialidad económica, pero sobre todo social y psicológica que la tierra tenía, el hecho de que su precio sólo haya bajado un 7% con relación al período anterior. La única explicación posible es que el precio de la tierra siempre estuvo más allá de su simple valor comercial. Era la base de un grupo social que en ella se apoyaba para llevar las riendas de toda la sociedad y para el que el valor no contaba pues la había adquirido —mediante múltiples procedimientos— antes de la suba.

Finalmente debe advertirse que el descenso no compensó a los arrendatarios pues la baja fue todavía mayor en el valor de la producción rural. En este sentido, todo lo anotado en cuanto al peso de la "renta de la tierra" como factor negativo durante los años 1886 a 1890 sigue aplicándose como razonamiento valedero también para el quinquenio 1891 a 1895.

Capítulo II
El régimen impositivo

1 — La traslación del impuesto de los ganaderos al consumo durante el apogeo de los empréstitos (1887-1889)

Una manifestación clara de la influencia que la clase alta rural tenía sobre el Estado uruguayo la constituye su escasa participación en el financiamiento del Presupuesto nacional.

Ya fuera por medios legales (obtención de leyes favorables a sus intereses), o por medios ilegales (ocultamiento de datos para el pago de la contribución, evasión de impuestos), el sector ganadero siempre se benefició por su escaso aporte a las rentas estatales.

Durante estos tres años —1887-89— de auge económico del país, que por otro lado conducían a su creciente endeudamiento externo, los ganaderos vieron disminuídos sus impuestos utilizando los dos tipos de medios enunciados.

Ellos mismos confesaron en algunas oportunidades que los impuestos que pagaban eran livianos, y aún que no pagaban todo lo que debían.

En 1887, en un informe del estanciero de San José, B. Lorenzo Hill, se establecía que *"en cuanto a contribuciones, pagamos $ 5.50 por mil sobre la avaluación; los impuestos antes que pesados, son flojos..."* (378)

Un par de años antes el entonces Ministro de Hacienda, y también estanciero, José L. Terra, expresaba en la Cámara de Diputados una verdad conocida por todos en la época:

"...nuestras Administraciones de rentas se han mostrado poco exigentes cuando se trata de la declaración que deben hacer los propietarios sobre sus ganados... Nadie ignora, por ejemplo, que en nuestro país existen por lo menos ocho millones de cabezas de ganado vacuno... Sin embargo, la Contribución Directa en el año pa-

sado no se ha cobrado sino sobre 5 millones; y por lo tanto, se ve que la industria ganadera no ha pagado lo que debía pagar". (379)

Pero además de este ocultamiento, los aforos sobre los que debían pagar los impuestos eran siempre notoriamente inferiores a la realidad, con lo que obtenían otra ventaja. Se puede comprobar esto comparando los aforos establecidos por la Contribución Directa con los precios reales de la tierra en cada período. Como ejemplo, véase lo que decía el diputado Paullier en 1885:

"Las propiedades de la Capital, Sr. Presidente, es sabido que están en su justo valor, más o menos; cosa que no sucede con las de la campaña. Y llamo la atención del señor Diputado que ha pedido estas explicaciones, que se fije en el valor de las tierras de pastoreo. Las más caras, Sr. Presidente, están avaluadas a 14.000 *pesos la suerte, cuando es sabido que en los Departamentos de la Colonia, San José, Soriano y Paysandú, no existen tierras de* 14.000 *pesos; valen* 20, 25 *y* 30.000 *pesos la suerte. Ahí tiene un beneficio directo la campaña con esta avaluación de las tierras..."* (380)

Aún no satisfechos con todos estos elementos que los favorecían, los estancieros procuraron la obtención de mayores beneficios, esta vez por la vía de las exenciones.

La primera que lograron fue nada menos que la supresión del impuesto al ganado en pie. El Gobierno, que se mostraba particularmente receptivo a los reclamos de la clase alta rural (porque siempre hubo estancieros en sus filas, y porque éstos controlaban en parte las palancas de la vida económica y política nacional), se apresuró a aprobar una iniciativa de la Comisión de Hacienda de Representantes del año 1887 en aquel sentido.

Con el pretexto de una "racionalización" del impuesto, proponía esa Comisión la supresión del gravamen al ganado esgrimiendo estas razones:

"Cuando escapa de la Contribución Directa territorial cerca de una tercera parte de la tierra por lo deficiente de nuestros medios fiscales, es casi imposible obtener ni la verdad aproximada del ganado existente para el cobro de las contribuciones". Y concluía por lo tanto: *"Vuestra Comisión de Hacienda, atendiendo a la conveniencia de regularizar el percibo de las rentas y de proteger a nuestra industria ganadera, ha resuelto aconsejaros la supresión de ese impuesto, que sólo produce al Estado* $ 270.000. . .*"*, cantidad por cierto no desdeñable, y que habría que sacar de algún otro lado.

Quedó así la Contribución Directa —que en este ejercicio 1887-1888 pasó a llamarse Inmobiliaria— gravando sólo la tierra y los inmuebles en las siguientes proporciones: 6½ por mil a las propiedades urbanas y campos de pastoreo, estuvieran o no cercados; 5½ por mil, las chacras, campos de forraje, campos cultivados. Quedaban exentas de impuesto las propiedades avaluadas en menos de $ 500, las huertas o quintas de las estancias, las plantaciones de bosques, etc.

El miembro informante de esta Comisión, Domingo Lamas, reiteraba los argumentos de la Comisión de Hacienda: la imposibilidad de un control efectivo de las existencias: *"Apenas tenemos, según las estadísticas de ganado vacuno,* 5.900.000 *cabezas, y sin embargo*

... el año de 1872 se calculaban en 7 millones 200 mil; y el año de 1879 pagaban Contribución Directa 7 millones... El ganado se ha multiplicado; nos hablan todos los días de plétora de ganado, y sin embargo, año por año desaparecen centenares de miles de animales..." (en las declaraciones de impuestos). Compréndase lo curioso del argumento: como no se podía controlar eficazmente la existencia real de ganados se suprimía el impuesto. En lugar de establecer un sistema de contralor práctico y compulsivo, se descargó a los estancieros el pago de casi $ 300.000 en impuestos.

Francisco Bauzá, otro de los miembros de la Comisión, arriesgó por lo menos otro argumento más válido, aunque no alcanzara para justificar o disimular la enormidad de ese privilegio que se le concedía a los hacendados: la supresión del impuesto al ganado compensaría la enorme suba de los aranceles aduaneres brasileños sobre nuestro tasajo, suba que hacía descender el precio de las novilladas.

Pero estos legisladores que se mostraron tan generosos con la clase alta rural, no podían descuidar las necesidades del Fisco y por lo tanto, la urgencia de encontrar otro rubro imponible que produjera una cantidad equivalente a la del suprimido. La Comisión de Hacienda de Diputados encontró rápidamente el remedio:

"*...debiendo buscarse la compensación de esa suma* [$ 270.000] *en la Ley de Aduana como se reserva proponeros*".

Es decir, gravando más a los artículos importados o sea, al consumo en general. Era la forma de descargar parte del peso impositivo que le hubiera correspondido a los estancieros sobre las espaldas de todo el pueblo, los consumidores nacionales.

Uno de los pocos miembros de la Cámara que habló contra el proyecto fue el diputado Mañosas:

"*Yo creo que se debe buscar el medio de favorecer la ganadería en otro momento. El ganado tiene una contribución de 6½ por mil, y el aforo sobre el ganado es de $ 4, cuando se sabe que éste vale 12, 13, 14 y hasta 15 pesos. Quiere decir que está aforado en una tercera parte de su valor. ...Todos los diarios de la capital... establecen que los cueros nada más, valen 4, 5 y hasta 6 pesos... Esto es para demostrar que el impuesto de 6½ por mil no pesa, como creen algunos... sobre los estancieros*". Y luego de demostrar la insignificancia del impuesto sobre el ganado que pagaban los hacendados, puso de relieve la enorme desigualdad que todo el proyecto de ley implicaba:

"*Quiere decir que en una estancia que haya mil cabezas no viene a pagar más que seis y medio, mientras que hay una contribución personal a los empleados de 25, 30 y 40%, contribución de que se va a tratar en el Presupuesto y que estoy seguro que la Comisión no habrá suprimido: mientras tanto se tiran a la calle 300.000 pesos... y mientras tanto tenemos a los empleados públicos recargados, como he dicho antes, con un impuesto de 30 y hasta 40%*". (381)

A pesar de la clara injusticia señalada por este diputado, su moción de restablecer el impuesto sobre el ganado no fue siquiera tenida en cuenta. La Cámara aprobó lo propuesto por la Comisión y los estancieros obtuvieron la considerable desgravación, sancionada por el Poder Ejecutivo el 26 de julio de 1887. (382)

Otra medida tomada por el Estado en la misma época debe mencionarse como favorecedora de los intereses ganaderos, aunque no los benefició a todos por igual. En el proyecto de Contribución Inmobiliaria para el ejercicio económico 1888-89, la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes suprimió el impuesto sobre las construcciones rurales aduciendo que *"las construcciones rurales son siempre síntoma de civilización... pero sólo por excepción, en cierta escala, elementos de producción económica. Para estimularlas, el interés social debe prevalecer sobre el interés fiscal"*. (383). La medida significó una rebaja del impuesto de $ 63.000 para los estancieros. Pero, por esta vez, para compensar esa desgravación, la misma Comisión propuso subir modestamente los aforos de los valiosos campos de Florida, San José, Flores, Colonia y Soriano, que habían elevado vertiginosamente su precio, como ya hemos visto.

Mientras tanto, desde el año anterior *"...en febrero de 1887 la Asamblea autorizó reducciones por $ 472.518 [en el Presupuesto] y a la vez estableció un impuesto del 10% sobre todos los sueldos de las clases activas y del 5% sobre las asignaciones de las clases pasivas"*. (384)

* * *

En 1885 el Ministro de Hacienda, José L. Terra, hacía un resumen de los privilegios que había obtenido la ganadería hasta ese momento, y cuánto importaban ellos en la disminución de los ingresos del Estado:

"El Poder Ejecutivo, Sr. Presidente, es el primero en reconocer la necesidad, en los momentos actuales, de conceder protección a la industria ganadera... Es así que poco más de año y medio hace, que pidió a la Asamblea la exoneración de derechos para nuestras carnes, cualesquiera que fuesen las formas de conservación en que se exportasen: después pidió la rebaja de dos por ciento en los derechos con que eran gravadas las lanas del país; recientemente ha pedido la rebaja de dos por ciento con que se gravan los cueros que se exportan; y ahora mismo pide a la Asamblea la rebaja del aforo del precio del ganado. Esta serie de medidas, pues, ...muestra dos cosas: que el Poder Ejecutivo ha estado convencido de la necesidad de llevar protección a nuestra principal industria; y en segundo lugar, que ha hecho todo cuanto ha podido, porque sin pedir aumento ninguno en los impuestos hasta hoy, ha, sin embargo, quitado esos recursos a las rentas que le habían sido votadas, por lo menos seiscientos o setecientos mil pesos, y solamente en beneficio de nuestra industria ganadera". (385)

A pesar de lo significativo de los beneficios obtenidos los ganaderos, como hemos visto, pidieron y obtuvieron nuevas exenciones.

Otra de las más importantes la lograron en 1888: exoneración de derechos de exportación a los productos rurales. El Mensaje del Poder Ejecutivo del 12 de enero de 1888, se apoyó en los siguientes fundamentos: la constante baja del precio de las lanas, cueros y sebos, que oscilaba entre un 20 y 40 %; el consiguiente abarrotamiento de la producción en las barracas, que no se decidían a vender; la exoneración de los mismos derechos tomada recientemente por la

República Argentina lo que ponía en situación desfavorable a nuestros ganaderos frente al mercado mundial. Calculaba el mismo Mensaje que los derechos de exportación en el año 1886-87 habían ascendido a $ 887.114, por lo que el sacrificio del Fisco sería "no menor de 800 a 900.000 pesos". Pero como en el mismo año de 1888 se estaba tratando la nueva Ley de Aduana, el Ejecutivo confiaba *"en un aumento equivalente de la renta de importación, que más o menos vendrá a compensar el importe de los derechos de cuya exoneración se trata"*; es decir que de nuevo se buscó una traslación de las responsabilidades frente al Fisco: se disminuía la cuota a pagar por los ganaderos y se aumentaba correlativamente el impuesto sobre los artículos importados que debía pagar todo el consumo. La justificación hallada por el Gobierno fue la siguiente: *"...aún perjudicando algo la renta de la Nación, hay gran conveniencia en aliviar la ganadería en general, fuente principal de nuestra riqueza... es además un acto de justicia... el atender la reclamación de los hacendados y saladeristas, desde que el tasajo y casi la totalidad de los otros productos del país, rurales y agrícolas, minerales y manufacturados, son completamente libres a su exportación. No habría razón justificada para mantenerlos sobre los de la ganadería"* (386). El mensaje lucía las firmas del Presidente Máximo Tajes y su Ministro de Hacienda, Antonio María Márquez.

Aunque existía cierto justificativo a la desgravación teniendo en cuenta la temible competencia argentina, ella era ilógica si consideramos que la ganadería era la única producción importante del país y la generadora de la riqueza para el elemento más vigoroso de la clase alta uruguaya, que por ello mismo debía contribuír a sostener el presupuesto estatal con mayor amplitud que los restantes grupos sociales. Pero no se trataba de un problema de lógica sino de un problema de fuerzas sociales. Y la teoría económica del momento, que expresó la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes al informar favorablemente el Mensaje, reflejó precisamente dónde estaba el poder: *"...Veníamos persiguiendo una innovación en el sistema rentístico, al eliminar paulatinamente los impuestos de salida sustituyéndolos por un aumento en los de entrada. No de otro modo puede encararse la liberación de derechos a los elementos auxiliares del trabajo nacional, y el recargo a los productos similares extranjeros, sancionados en la Ley de Aduana vigente..."* (387). Con lo que ocurrió una curiosa alianza entre dos sectores de la producción tradicionalmente enemigos, los ganaderos y los industriales. El fuerte proteccionismo de la ley aduanera que beneficiaba a los últimos, también favorecía a los primeros porque se complementaba con una desgravación correlativa de la producción pecuaria. En última instancia, el único grupo que no tenía representación ni influencia decisiva en el Gobierno, los consumidores, era el que resultaba perjudicado. El pagaría mediante la elevación del precio de los artículos de consumo, por el proteccionismo que favorecía a los industriales y por la liberación de impuestos a la producción que favorecía a los estancieros.

En la Cámara pocas voces se levantaron contra esta medida, verdadero traspaso del ingreso de un grupo social a otros, lo que

volvía a demostrar cuán fuerte era la posición política de los hacendados, que directa o indirectamente se procuraban beneficios a expensas de la mayoría de la población.

Otra prueba de esa fuerza la da el hecho de que cuando el Poder Ejecutivo, acuciado por obligaciones financieras impostergables, proyectó el aumento de las contribuciones rurales, alguna de las dos Cámaras encontró motivos para rechazarlo. Por ejemplo, en el proyecto de Contribución Inmobiliaria para el ejercicio 1889-90, propuso el Ejecutivo elevar los aforos de los departamentos de campaña en un modesto 10 % y una futura reforma fiscal que permitiera una correcta evaluación y por lo tanto, el cobro de un impuesto más adecuado al valor real del bien.

Sin vacilar, la Comisión de Hacienda de Representantes en su informe rechazó el aumento y aceptó la reforma fiscal "para el futuro". La Comisión estaba integrada por Carlos María Ramírez, Carlos Sáenz de Zumarán (estanciero), Domingo Mendilaharzu (estanciero), Pedro E. Carve, y Francisco Bauzá. Si bien los estancieros no eran pues mayoría en ella, su influencia se ejerció fuertemente sobre los políticos "profesionales" que los acompañaban. No siempre sucedió ello, como se analizará más adelante, pero en esta ocasión quedó muy clara su gravitación.

¿Cuáles fueron los argumentos en que fundaron su rechazo del aumento de la Contribución Inmobiliaria? En realidad se resumen en uno: que no aumentó la producción del campo:

"El precio corriente de los campos ha subido en proporciones muy variadas, pero el alza ha sido general. Así mismo, no debe olvidarse que esta valorización colectiva, poca o ninguna relación tiene con el propio desenvolvimiento de la renta territorial y de las industrias agrícolas; es obra exclusiva de la abundancia de capitales, del mejoramiento en las instituciones de crédito privado y de los esfuerzos de la especulación, que se anticipa a los resultados probables de la época de paz estable y prosperidad creciente en que ha entrado la República. De un año a otro no ha crecido el producto de los campos; al contrario, bien poco favorable han sido la faena saladeril y las cosechas del que corre. ¿Por qué, pues, iría el Fisco a pedir mayor suma de impuesto sobre provechos estacionarios?" (388).

Sin embargo sabemos que esos provechos para los propietarios de la tierra eran considerables; y el aumento que se solicitaba era irrisorio comparado con la suba del valor de la tierra que para ese quinquenio anterior a 1891 alcanzó al 90 %. A pesar de ello se le rechazó, y los estancieros volvieron a obtener un nuevo triunfo. Quedaron con los bajísimos aforos viejos sobre los que siguieron pagando el "liviano" 6,5 por mil. La modificación de avaluaciones propuestas "para el futuro" se hizo, pero sólo en Montevideo (389); la campaña permanecía intocada.

2 — La crisis financiera de 1890 a 1894: los sectores sociales afectados a su pago

a) *La escasa contribución de los estancieros.*

El flamante gobierno de Julio Herrera y Obes tuvo que enfrentarse a partir de 1890 con una violenta crisis financiera. Anunciada ésta ya desde los últimos años del santismo, se ocultó bajo las administraciones sucesivas por los empréstitos británicos. Pero ahora había llegado el momento de afrontarla agigantada, por cuanto esos empréstitos, que ya no se colocaban sino por el contrario había que comenzar a abonarlos, la acrecentaron poniendo al Gobierno ante una de las situaciones más dramáticas que el país conoció desde el punto de vista financiero.

Julio Herrera y Obes se vio obligado a recurrir a todos los medios para enfrentar la precaria situación del Erario. Uno de ellos, obviamente, fue el aumento de los impuestos. Para ello su Ministro de Hacienda Alcides Montero envió a la Cámara de Representantes un proyecto de ley elevando en 5 % los derechos sobre la importación y estableciendo derechos específicos para los productos de exportación. Es decir que sólo las grandes necesidades del Estado fueron capaces de restablecer los derechos de exportación derogados en 1888.

En el proyecto de 30 de setiembre de 1890 el Ministro Montero establecía que la lana pagara $ 1,50 los 100 kilos, las grasas y sebos $ 0,50 los 100 kilos, los cueros vacunos salados $ 0,25 por unidad, los cueros vacunos secos $ 0,12 por unidad y el tasajo $ 0,50 los 100 kilos.

Este proyecto levantó una oleada de resistencia en la Cámara de Diputados. Carlos María Ramírez atacó sobre todo el impuesto al tasajo afirmando que éste ya había sido muy golpeado por los recargos aduaneros brasileños y que el nuevo impuesto dificultaría su exportación: *"¿Cuánto importa por animal vacuno... los derechos que se trata de restablecer? ... importan algo más de 70 cts. No es un impuesto enorme, pero es un impuesto pesado, sobre todo por su forma, para una industria que ya ha sufrido todas las contrariedades que acabo de explicar. ¿Cuánto importan los derechos del tasajo? Según el Mensaje del Poder Ejecutivo, los derechos específicos del Proyecto son la equivalencia de un 5 % ad valorem... ¿Cuál era el derecho de exportación del tasajo, cuando fue abolido en 1883? ¿Lo sabe la Comisión de Hacienda? Pues no era más que del 2 %. El derecho que vamos a establecer ahora, es dos veces y media más pesado. Después de esto, ¡bonito papel haremos, encargando a nuestros Enviados Diplomáticos del Brasil, que urjan por la rebaja de los derechos allí impuestos al tasajo!"*, terminaba Ramírez recordando la misión que él mismo había llevado a cabo en 1887.

La Comisión de Hacienda de Diputados se hizo eco de estas

protestas y rebajó los impuestos proyectados por el Ejecutivo: *"Cree que el derecho de los 100 kilos de lana debe ser de $ 1,30 en vez de $ 1,50 ... En la carne tasajo, de 40 cts. en vez de 50, los 100 kilos; en el extracto de carne 10 cts. en vez de 16 cts. el kilo. Los cueros lanares 80 cts. en lugar de $ 1, y la ceniza y huesos 60 cts. en lugar de 70".* Con lo que, dentro de la imposibilidad de impedir el restablecimiento del impuesto por lo difícil de la situación que se atravesaba, los ganaderos fueron de nuevo contemplados en sus aspiraciones de pagar lo menos posible. Pero recuérdese que el mismo proyecto del Ejecutivo también establecía un impuesto a las importaciones, es decir, al consumo. ¿Asumió la Comisión de Hacienda con igual decisión la defensa de los consumidores? No: *"Respecto a la reforma del aumento de 5 % a los derechos adicionales de los artículos que pagan del 12 % según la legislación aduanera vigente, la Comisión afirma que es un arbitrio módico y equitativo en las circunstancias actuales..."* (390), con lo que aún en medio de la crisis, los sectores de población que más tuvieron que contribuir a paliarla fueron los populares, los que más la sufrían.

Años más tarde los defensores de los estancieros seguían atacando el restablecimiento de los impuestos a la exportación. En 1893, el diario "El Siglo" terminaba un artículo al respecto expresando: *"Son impuestos que cada día vuelve más abrumadores el descenso de precios en los cueros y lanas y aún mismo del tasajo, castigado por la depresión del cambio en el Brasil..."* (391).

Martín Suárez en su tesis sobre "El estado actual de la ganadería" del mismo año, escribió: *"No ha bastado para satisfacer el incesante aumento de las necesidades de los Gobiernos, la alta contribución directa que abonan por sus campos los hacendados, tasados a un precio superior al valor."* Ya hemos visto el bajísimo aforo que tenían las propiedades rurales, y al estudiar los rubros de inversión de la Estancia del "The Montevideo Times" pudimos comprobar que la incidencia de la Contribución Inmobiliaria ascendía a un irrisorio 0,3 %. Continuaba el autor en el mismo estilo: *"Ha sido necesario gravar con fuertes impuestos el resultado líquido de la industria ganadera; los rendimientos obtenidos a costa de tantas fatigas bajo la forma de "derechos específicos" a la exportación de todos sus productos, y sin tener en cuenta para nada el estado de depresión de esos mismos valores"* (392).

Pero, dejando de lado estas exposiciones notoriamente interesadas, ¿cuánto pagaron los hacendados por esos impuestos? O en otras palabras, ¿con cuánto contribuyeron a solventar el desajuste financiero provocado por la mayor crisis que había soportado la nación? Veamos las cifras.

Por la lana se cobró $ 1,30 los 100 kilos; tomando como base el año 1891 —el primero en que empezaron a pagar los impuestos restablecidos— vemos que sobre el precio de $ 3,10 que tenía la lana entonces, el impuesto representaba apenas un 4,19 %. El tasajo valía $ 7,20; pagaba $ 0,40 de impuesto, que ascendía a casi un 5 %

de su valor. Los cueros vacunos salados se vendían a $ 5,77 cada uno; $ 0,25 de impuesto representaban el 5 %. Los cueros vacunos secos $ 3,80, $ 0,12, representaban el 3 %. La incidencia del impuesto en porcentaje sobre el valor del producto fue mínima.

Calculemos ahora las cantidades globales pagadas de acuerdo a los volúmenes de exportación del mismo año. Se abonó por la lana $ 338.000; por grasa y sebos $ 70.000; por tasajo $ 136.000; por cueros vacunos salados $ 202.500, y secos $ 120.000. En total, por éstos, los principales rubros de exportación, se pagaron $ 866.500. ¿Era una cifra muy crecida? ¿Implicaba un gran sacrificio para los estancieros, como pudiera pensarse que debió ocurrir para paliar la pésima situación financiera del Estado? Creemos que no. Apenas si dicha cifra igualaba la abonada en 1886-87, cuando el Fisco atravesaba un período de relativa bonanza económica. Todo lo más que se les exigió a los estancieros fue volver a pagar lo que ya abonaban cuando regían los antiguos derechos de exportación (los suprimidos en 1888). Frente a los acrecidos impuestos que las clases populares debieron pagar, frente al aumento de los artículos importados, a las rebajas de sueldo de los empleados públicos, la situación de la clase alta rural fue otra vez de privilegio, de excepción.

Pero se puede argumentar que éste no era el único gravamen, que existía otro de gran importancia (por lo menos, los estancieros se la atribuían): la Contribución Inmobiliaria.

b) *Incidencia real de la Contribución Inmobiliaria.*

Aunque ya hemos hecho referencia a la escasa incidencia que el impuesto de Contribución Inmobiliaria tenía sobre los hacendados, se hace necesario mostrar otra vez las características de este gravámen en los años en que el país sufre su mayor crisis económico-financiera.

En 1891 el diputado blanco Francisco J. Ros, presentó en la Cámara un proyecto de ley que buscaba impedir la evasión del impuesto. Esta se efectuaba por varios medios que el legislador trató de cubrir. En el artículo 1º se establecía: "*...pagarán el impuesto de Contribución Inmobiliaria no solamente los que posean propiedad particular, sino también aquellos que, a cualquier título, posean bienes que pertenezcan al dominio del Fisco*". Es decir que los estancieros poseedores de tierras fiscales, que las usurpaban desde hacía muchos años y no habían procurado arreglar su situación con el Estado, además no pagaban ningún impuesto por ellas.

En el artículo 3º —y siguientes— se proponía controlar el medio más perjudicial para el Estado que los hacendados ponían en práctica para evadir el impuesto: el ocultamiento de tierras. "*El propietario o poseedor a quien se le pruebe que oculta área o no declara ninguna, sufrirá una multa equivalente al décuplo del valor del impuesto...*". Fundamentaba su proyecto denunciando la cuantía del ocultamiento: "*Ya no es un misterio para los que se ocupan de estadística nacional, que entre las varias rentas que más se de-*

fraudan anualmente figura, en primera línea, la de la Contribución Directa. Puede asegurarse y comprobarse... que en la percepción de esa renta escapa anualmente al pago del impuesto la enorme suma de 4.698.743 cuadras, o sean 1.905 leguas. que importan para el impuesto $ 281.924... A excepción de Salto y Flores, que no los computo por razones que expondré, voy ... a leer la defraudación que cada uno de esos 17 departamentos hace a la renta..." De su análisis se desprende que Durazno declaraba 930.531 cuadras menos de las reales; Tacuarembó, 812.499; Soriano, 583.434; Rocha, 380.565, y así sucesivamente. En todos los departamentos del interior el fraude alcanzaba proporciones increíbles. Ello lo llevaba a decir indignado: *"Ahora bien, ¿es justo, es honesto, que mientras que el Estado recarga los impuestos a todas las clases sociales, para salvarlas de la crisis, escape a ese impueto esta enorme fortuna territorial?... ¿Es justo, es honesto, que cuando las leyes de impuestos gravitan sobre el productor y el jornalero, el rico, el propietario de tierras, el detentador de tierras que sobran, estén defraudando al Tesoro Público...? No señor, esto es altamente inmoral..."* (393). Demás está decir que el proyecto fue archivado.

Al año siguiente, 1892, Martín C. Martínez anotó otra peculiaridad del impuesto que estamos analizando. Escribió en "El Siglo": *"...mientras el aforo para el pago del impuesto se determina en el departamento de la Capital por el precio de la última venta, en campaña se determina por zonas según aforos generales de los campos que hace la ley misma... en los años de general valorización, mientras que en Montevideo se subía el aforo en proporciones enormes, en campaña todavía los aforos se bajaron".* He ahí un elemento que vale la pena destacar: en plena crisis financiera del país, uno de los recursos teóricamente más importantes del Estado, el impuesto a la tierra, que debía (y podía, a pesar de ese acontecimiento) pagar la clase social más rica, no sólo no aumentaba sino que tendía a disminuir. Los datos presentados por Martín C. Martínez permiten confirmarlo: comparando lo que abonaban los departamentos de campaña en 1887-88 y en 1888 a 1891, los avalúos de las propiedades rurales descendían en todos ellos. Colonia, San José, Flores, que pagaron en la primera fecha sobre $ 10,84 la hectárea, ahora lo hacían sobre $ 9; Salto y Artigas, de $ 10,84 a $ 7; Cerro Largo y Treinta y Tres, de $ 6,77 a $ 5; Rocha, de $ 8,13 a $ 5; e inclusive las zonas de avalúo más alto, como las distintas regiones del departamento de Canelones bajaron de $ 27,10 a $ 24 (entre Pando y Toledo), de $ 40,65 a $ 35 (entre Piedras y Colorado), de $ 20,32 a $ 18 (entre Pando y Solís Chico).

Con ello se lograba ir desgravando a la propiedad rural al tiempo que se recargaba la propiedad urbana, especialmente la de Montevideo. *"La ley de 1887 suprimió también el impuesto de contribución directa que pagaban los ganados y las construcciones rurales. De aquí que aún cuando el importe total de la contribución inmobiliaria sea hoy poco diferente del que se daba antes de la inflación, los dos guarismos que contribuyen a formarlo sean bien distintos*

de lo que antes respectivamente representaban la capital y la campaña. La renta en la capital ha ido ascendiendo progresivamente y la inversa ha sucedido en los departamentos..." (394). El cuadro comparativo que presentó demostró el hecho con elocuencia. En 1885-86, la capital pagó $ 670.000 y la campaña $ 1.146.000; en 1888-89, $ 731.000 y $ 899.000; en 1890-91, $ 880.000 y $ 854.000. De 1885 a 1891 la campaña redujo su aporte un 25 % mientras la capital lo subió casi otro tanto. Por lo que, ni en época de bonanza (años anteriores a 1890), ni en época de crisis (años posteriores), dejó la clase alta rural de pagar cada vez menos por el único impuesto que la afectaba directamente.

Situación que seguía confirmando en 1894 el senador Francisco Bauzá. Al estudiarse en la Cámara de Senadores el proyecto de Contribución Inmobiliaria para el ejercicio 1894-95 ,Bauzá presentó un enjundioso informe en nombre de la Comisión de Hacienda en minoría donde hizo una historia completa de dicho impuesto y demostró la fundamental injusticia de su repartición entre ciudad y campo. Teniendo Montevideo una superficie de 664 kms. cuadrados y habiendo declarado para la contribución del año 1892 la cantidad de 129 millones de pesos en números redondos: "*...la contribución del impuesto en Montevideo, considerada en block con relación al resto del país es enormemente desproporcionada por lo que respecta a la población y al territorio, y bastante discutible en lo que se refiere al capital representado por bienes. Si la campaña, según el Anuario Estadístico... declaraba en 1892 una totalidad de capitales... por valor de* $ 141.976.531, *y desde un año antes de esa fecha viene costeando por mitad el rendimiento total de la renta, no cabe duda de que hay un defecto en la tabla de avaluaciones o lo hay en la distribución de las cuotas... De modo que esta simple comparación induce a penetrarse del disfavor que oprime a los contribuyentes de Montevideo, puesto en paralelo con sus demás congéneres del país*".

Analizaba luego Bauzá la situación de los contribuyentes en ese momento y descubría que todos los aforos —ciudad y campo— habían subido. Pero mientras que "*es forzoso reconocer que el valor venal de la propiedad en campaña rebasa el precio de aforo, especialmente en los departamentos cruzados por ferrocarriles, no sucede lo mismo en Montevideo, y la razón es obvia*". Consistía en que los aforos de las propiedades montevideanas se habían fijado en los años de 1887 a 1889, los años de auge, "en que el delirio de la prosperidad hizo desaparecer la noción del precio". No partía de esos años, sin embargo, la desigualdad de la tributación:

"*...los contribuyentes de Montevideo no solamente están recargados en la actualidad, sino que siempre lo han estado de un modo excepcional. La simple lectura de nuestras leyes de tributación pone de manifiesto ese hecho constante. Por ejemplo, en diversas ocasiones, los gobiernos han eximido de contribución a la Campaña con motivo del estrago de las guerras o de las pestes, pero Montevideo no ha gozado nunca de esa prerrogativa, a pesar de compartir con*

todos el peso de las calamidades nacionales... Hoy, mientras la ley anual protege con aforos prudentes la propiedad rústica del país, una ficción legal establece que en Montevideo no hay propiedad rústica, siendo pues los contribuyentes de la Capital compelidos a sufrir las cotizaciones más altas. De conformidad a la Ley, los contribuyentes de Campaña pueden argüir contra la tabla de aforos, y previa consignación de la cuota correspondiente, someter el caso a peritos que lo resuelvan sin apelación, pero a los contribuyentes de la Capital no se les concede semejante derecho" (395). Concluyó pidiendo la equiparación de los contribuyentes de la Capital con los de la campaña, pero la Cámara no hizo lugar a su reclamo.

A pesar de que los ganaderos cada vez pagaban menos por ese impuesto, alguno de sus defensores se atrevió a pedir en la Cámara de Senadores una rebaja —esta vez legal— de su participación. En efecto, cuando se estudió el proyecto de Contribución Inmobiliaria para 1892-93, el senador José María Muñoz sostuvo que los avalúos de los campos de pastoreo estaban fijados en ese momento, 1892, en un 50 % por encima de su valor real, y agregó: *"...es ahora cuando la industria ganadera está pasando por una crisis extrema envuelta en la general, que vamos a decir: "No, pague usted lo mismo que antes ... porque si no resultará una diferencia de 80 a 100.000 pesos en las entradas de los recursos?..." Fundado en estas consideraciones, yo creo justo que se reduzca la tarifa de los campos de pastoreo de los departamentos, rebajando un 10 %..."*.

A ello se opuso, demostrando simplemente la injusticia de la medida, el senador Juan Idiarte Borda:

"Lo que debe tomarse en consideración es que la propiedad rural no paga impuesto de ninguna clase sobre los ganados, sobre las propiedades y sobre las mejoras que haya en ellas; paga pura y exclusivamente un tanto por cada cuadra de campo, mientras que la propiedad urbana y suburbana paga el impuesto por el terreno, y por la propiedad que constituye la mejora dentro de ese terreno y las construcciones. No sucede igual cosa con las propiedades del campo: allí los alambrados que representan capitales enormes, no pagan nada; las mejoras y propiedades que haya en ellos tampoco pagan impuestos, como no lo pagan los ganados en general."

Y señalaba una doble causa lógica de la justicia de mantener el impuesto como estaba, sin rebajarlo:

"Será una pequeña carga, pero es justo que la soporten como la soportan los demás, no sólo porque la situación del erario público así lo exige, sino también porque las avaluaciones que actualmente tienen, están muy lejos de ser excesivas". A continuación, trajo a colación la previsible consecuencia que tendría la rebaja de la Contribución Inmobiliaria: el aumento impositivo a los artículos de importación, o sea gravar al consumo. *"...sabido es que nadie quiere pagar impuestos, pero yo pregunto por otra parte, ¿cómo vive la Nación? Justamente vive de ellos y en esta época, en momentos sumamente difíciles ... ¿hemos de rebajar el impuesto a la Contribución Inmobiliaria?"*

Para ser lógicos agregó, habría que rebajar todos los impuestos, empezando por los aduaneros, pero entonces el desequilibrio presupuestal sería catastrófico, y ¿dónde buscar otros recursos? "...*¿dónde los vamos a imponer? en la renta de Aduana, o como decía el señor Senador por Soriano en una de las sesiones anteriores, creando un impuesto nuevo en los consumos? Verdaderamente que ese impuesto es odioso... el camino de la reducción de los impuestos nos llevaría... a suprimir muchos empleos públicos, a reducir las policías de campaña que es un elemento de seguridad, y a reducir el ejército...*" (396). (*)

Finalmente su argumentación triunfó, consiguiendo que no se rebajara el impuesto a la campaña. Pero a largo plazo quién logró imponer su punto de vista en el enfrentamiento fue la clase alta rural, que aún sin obtener una rebaja en su participación fiscal, la mantuvo bajísima a pesar de la crisis que azotaba al país y golpeaba a todos los demás sectores sociales como hemos comprobado.

c) *Los grupos sociales que soportaron la crisis financiera.*

El 19 de diciembre de 1890 el Poder Ejecutivo presidido por Julio Herrera y Obes envió a las Cámaras dos proyectos de ley cuyo objetivo era superar la crisis financiera. El primero proponía un aumento de los impuestos aduaneros, e iba precedido de una fundamentación donde se analizaba la situación financiera del Estado. El proyecto de Presupuesto de ese año denotaba un aumento de $ 1.491.734 con relación al anterior; el Ejecutivo explicaba ese aumento diciendo que había dos partidas irreductibles: "...*las Obligaciones de la Nación y las Clases Pasivas, que absorben 2/3 partes del Presupuesto, y que crecen de año en año, representando el único y verdadero aumento que tiene anualmente el Presupuesto*". Esto induce a pensar que tanto una como otra eran las responsables —en

(*) Quizás puede verse un matiz político en esta discusión. Los que apoyaron la rebaja de los aforos fueron senadores blancos y los que la negaron, con los argumentos de Idiarte Borda, senadores colorados. Al señalar éste que la disminución de impuestos implicaría reducir el número de funcionarios públicos, policías y soldados, ¿no estaba defendiendo los baluartes tradicionales de poder del coloradismo? Y los senadores blancos, al abogar por esa rebaja, ¿no estarían intentando debilitar al Estado controlado por los colorados y frenar su monopolio burocrático? Pero si ese matiz existe, por los razonamientos que hemos expuesto fue político y no social. No consistió el hecho en que los blancos se hubieran identificado con la clase alta rural y los colorados con las clases populares, sino sencillamente en que unos creían ver en la debilidad financiera de un Estado que no controlaban la posibilidad de debilitarlo, y los otros advertían ese peligro. Además, para complicar el panorama y eliminar toda identificación político-social, debemos recordar que el senador que propuso la rebaja de los aforos fue un colorado: José María Muñoz, así como también tenía ese color político el senador por Soriano, Amaro Carve, que propuso, en oposición a las ideas de Idiarte Borda, recargar más al consumo. Como luego probaremos con más elementos de juicio, en estos años las líneas de cribaje político no coincidían con las de diferenciación social. Ambos partidos recibían en su seno presiones de todos los grupos económicamente poderosos en el país.

igual medida— de un aumento suicida para las condiciones en que el país se encontraba. Sin embargo, no es así. El verdadero aumento era el de las Obligaciones de la Nación, o sea la deuda del país, fundamentalmente la externa. Los números lo demuestran. Las "Obligaciones de la Nación, servicio de deudas y garantías de ferrocarriles" habían pasado de $ 6.009.231 en el año anterior, a $ 6.869.938; existía un incremento de $ 860.707. En un Presupuesto total de 16 millones, este solo rubro representaba casi el 50 %. Mientras que "las clases pasivas, pensionistas, jubilados, viudas, menores, etc., etc.," de $ 2.100.000 pasaban a $ 2.181.000; un aumento de $ 81.000 que no llegaba a ser ni el 10 % del incremento del rubro anterior. Por lo tanto, lo que cada vez gravitaba más sobre el presupuesto del Estado y sobre la economía del país, era la deuda. Y fue para pagar esa deuda, para mantener satisfecho al inversionista inglés, que el Gobierno pidió nuevos recursos fiscales. Asumiendo la personería de los que finalmente tendrían que pagarla, Julio Herrera y Obes expresó en su Mensaje: *"Las rentas públicas, todas, y especialmente la de Aduana, han disminuído considerablemente en los últimos tres meses, haciendo difícil atender conjuntamente el pago de las obligaciones nacionales y el de los servicios públicos. En la alternativa, el Poder Ejecutivo no ha trepidado, como no trepidará nunca, en demorar el pago de los presupuestos para atender el servicio de las Deudas Públicas. No ignora el P. E. el penoso sacrificio que ese atraso en el pago de los servicios de la Administración impone a sus empleados, pero sería desconocer la índole noble y altiva de este pueblo idólatra del patriotismo, suponer que haya quien se niegue a soportar estoicamente ese sacrificio, cuando se hace en holocausto al crédito y al honor nacional".* Estos conceptos elevados no alcanzaron seguramente a consolar a quienes habrían de llevar la carga.

Luego de un análisis minucioso del Presupuesto, el Poder Ejecutivo alcanzó a eliminar sólo medio millón de pesos de gastos y servicios, quedando un desnivel de alrededor de 2,5 millones. Para enjugarlo fue que se propusieron estas soluciones:

"Conviene... que el impuesto... recaiga sobre aquellas industrias y artículos que no se relacionan con las necesidades primordiales de la vida, y cuyo gravamen no afecta, por lo mismo, a las clases pobres y obreras. El impuesto en estos casos, debe pesar sobre el lujo, sobre los vicios, es decir, sobre las clases ricas..." aunque en la práctica no sucedió así. *"Por el primero de esos Proyectos se aumenta el derecho de importación que pagan en la Aduana ciertas bebidas alcohólicas de gran consumo en el país... Se grava asimismo cierta clase de artículos de lujo, como las sedas, las conservas alimenticias, la perfumería, los trajes, los tripes y otros artículos como los fósforos y la azúcar refinada... Se grava asimismo los cigarros y tabaco en general..."* Según el primer párrafo del mensaje ya una parte importante de la carga se volcaba sobre el consumidor; pero había más:

"Por el segundo Proyecto el P.E. propone gravar con un im-

puesto ciertas industrias del país cuyos productos, además de no ser artículos de primera necesidad, reciben en la forma de derechos de importación impuesta a sus similares extranjeros, una protección directa del Estado, que, si en un principio pudo ser conveniente para estimular el desarrollo de esas industrias, hoy representa la casi exclusión del mercado de esos artículos extranjeros, que han dejado en la renta de Aduana un vacío considerable, que es justo llenen a su vez los productos industriales del país" (397). Por este segundo proyecto el gravamen recaía directamente sobre los industriales e indirectamente de nuevo sobre el consumo.

Si bien algunos artículos como cigarros habanos, perfumes, sedas, licores finos, podían considerarse como de "lujo o viciosos", había muchos otros gravados que eran de consumo popular. Por ejemplo, los fósforos, que debían pagar $ 0,90 por kilo, la cerveza $ 0,03 por litro, el azúcar $ 0,06 y $ 0,05 por kilo. Pero además, aún cuando las posibles intenciones del Ejecutivo fueran no gravar a las "clases pobres y obreras", (sin embargo de que con esos impuestos se las gravaba realmente), sino a las "clases ricas", la Comisión de Hacienda de Diputados que informó el proyecto se encargó de algunas modificaciones que lo desnaturalizaron por completo. Porque una de las medidas que propuso —y se aceptó— fue la eliminación de "la imposición de 75 % a la perfumería en general y de 48 % a los tejidos de seda", que esos sí eran artículos de lujo, o prescindibles.

Con lo que el peso de los recursos nuevos vino a descansar sobre los alcoholes, cerveza, licores y fósforos producidos en el país que proporcionaban $ 1.200.000, y los derechos de Aduana, que aumentarían en $ 1.300.000. Juntos llegaban a los 2,5 millones requeridos para equilibrar el presupuesto y pagar la deuda externa, dejando a salvo el "honor nacional".

Ambos proyectos fueron aprobados sin mayores discusiones y se convirtieron en leyes el 12 de enero de 1891 (398).

Al mes siguiente, el diario conservador "El Siglo", desentrañó lo esencial del Mensaje del Ejecutivo en pocas líneas:

"*Es cierto que en un instante de grandes apuros, la dictadura* [de Pedro Varela] *suspendió momentáneamente el servicio de la deuda pública, y que ese acto de impiedad al capital inglés todavía no se ha borrado de la imaginación londinense que acaso considera como el más horroroso e incalificable crimen, eso de que no se paguen intereses o dividendos a John Bull... Pero es notorio también que salvo aquel ligero eclipse en el servicio de la deuda, hemos pagado con una religiosidad admirable los cupones de la Unificada, realizando muchas veces durante la dictadura, y ahora mismo, positivos sacrificios a costa del hambre y la sed de los empleados públicos, retardados por varios meses en el pago de sus haberes*" (399).

Esa hambre y esa sed derivaron principalmente de las rebajas de los sueldos que el Poder Ejecutivo impuso en 1891 y 1892. En diciembre de 1890, la reducción de medio millón de pesos en el Presupuesto se logró "a expensas principalmente de los sueldos y

dietas, que sufrieron una rebaja del 10 %...”; y para el Presupuesto de 1892-93 “propone el P.E. nuevas rebajas en los sueldos y pensiones, de 20 % en los primeros y de 15 % en las segundas...” (400). Como lo había dicho Julio Herrera y Obes, el Ejecutivo no “trepidaba” en “demorar el pago de los presupuestos para atender el servicio de las Deudas Públicas”. Demorarlos —lo usual fue un atraso de tres y cuatro meses en los sueldos—, y también rebajarlos. Todo ante la necesidad de mantener tranquilo al inversionista inglés y al tenedor montevideano de deuda pública, seguramente un miembro del “círculo orista”. (*)

Dentro de la estructura económica del país y la relación de fuerzas políticas representativas de los diversos grupos de interés, era lógico que esto sucediera. Que se desposeyera a algunos, o se los recargara de impuestos, para reunir el dinero necesario con el que hacer frente a las obligaciones externas. Lo que sucedió en la ciudad también ocurrió en el campo. Del trabajo mal pago de los peones y de las cosechas compradas a precios miserables a los agricultores, salió también el dinero para el servicio de la deuda. Las clases altas (urbana y rural) impusieron, por medio del régimen fiscal de un Estado que controlaban y la rebaja de los salarios, a las clases populares (peones, pobrerío rural, agricultores, obreros urbanos, empleados públicos, etc.) el ahorro forzoso y el sacrificio.

Algo similar aconteció en la Argentina de la misma época como lo dice Ferns:

“En todo intento de comprender la crisis de Baring hay que tener siempre presente que la base de su solución fue el trabajo en extremo intenso pagado con salarios reales muy bajos, a aquellos que trabajaban en los campos de trigo, corrales, mataderos y ferrocarriles de la Argentina. Ese trabajo produjo los bienes vendibles que a la postre permitieron al Gobierno argentino y a las compañías ferroviarias satisfacer a las clases inversoras o a una decisiva parte de ellas” (401). He allí una corroboración completa de lo que venimos demostrando. Las “clases pobres y obreras”, el consumo en general, los empleados públicos, fueron los más afectados al pago de la crisis financiera.

Una consecuencia entre muchas: decayó su poder adquisitivo; y como al mismo tiempo los precios de todos los artículos aumen-

(*) Aunque el Gobierno de Julio Herrera y Obes impuso los mayores sacrificios a las clases populares con tal de salvar el crédito externo de la República, tampoco trepidó, cuando la situación financiera se hizo insostenible a mediados de 1891, en suspender el pago de la deuda pública. Se requería mucha valentía para atreverse a dar ese paso a fines del siglo XIX, pues todavía las grandes potencias imperiales afirmaban su derecho a la intervención militar en favor de los créditos de sus súbditos. No debe olvidarse que en fecha más reciente —1902-1903— los puertos de Venezuela fueron bloqueados por una fuerza naval conjunta anglo-germana para obtener el cobro compulsivo de la deuda venezolana. La misión de José Ellauri enviada a Londres por nuestro Gobierno llegó a un entendimiento con los acreedores que proporcionó importantes ventajas financieras al Estado Oriental, por ejemplo, la rebaja de los intereses del 7 al 3½% anual. Para formular un juicio definitivo sobre la política de Julio Herrera y Obes en relación al pago de la deuda externa, la suspensión momentánea pero efectiva de su servicio en 1891, no puede olvidarse.

taron, incluso los nacionales (por la carga impositiva que sufrieron), el consumo de las clases bajas y medias se vió considerablemente disminuido. Esto pasó, por ejemplo, con la carne, principal elemento de la alimentación popular. Numerosos artículos periodísticos recogieron las quejas por su elevado precio, llegándose a decir que era tan cara "la carne del animal lanar que puede considerarse como artículo de lujo" (402). En efecto, entre 1889 y 1893, la población de Montevideo bajó el consumo de ovinos de 1.733.487 kgs. a 1.366.016; casi cuatrocientos mil kilos menos. Con relación a la carne vacuna, la situación es aún peor, a pesar de ser la más buscada y la de mayor consumo. Mientras en 1889 Montevideo adquirió 24.681.622 kilos, en 1893 la cifra apenas alcanzó a 21.290.640; casi tres millones y medio de kilos menos. "Somos un país ganadero y seguiremos siéndolo por largos años... Pues bien, la carne no está al alcance de todos los bolsillos, hay mucha gente que hasta considera que es consumo de lujo" (403). La culpa de tal hecho se atribuía a la multiplicación de impuestos. La voracidad fiscal al gravar todos los artículos, incluídos los alimenticios, extraía de la población los recursos que necesitaba.

Esa carga, ante la debilidad numérica de nuestra población, era muy elevada. En un informe sobre el régimen impositivo que realizó la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes en 1891 (404), se intentó demostrar lo contrario. Calculando el monto total de las rentas en 15 millones de pesos y nuestra población en 800.000 personas, se concluía que cada habitante pagaba 18 pesos. Lo que no es mucho, argumentaron, si se compara con los habitantes de las Islas Británicas que pagaban $ 19,45, o de Francia (en París pagaban $ 36,62), o de Estados Unidos (en Nueva York o Chicago pagaban $ 20). Pero parece evidente que nuestro país no estaba en la situación de esas naciones de tremendo potencial industrial, cabezas de imperios que se extendían por el mundo y de los que extraían la mayor parte de su riqueza. Esos países eran precisamente los de mayores ingresos por ser los centros del capitalismo mundial: los que imponían los precios a nuestras materias primas y nos fijaban los precios de los productos manufacturados que comprábamos. Pero además, en el caso de Gran Bretaña, eran los que nos hacían los préstamos, cobraban de cualquier forma nuestras deudas y aumentaban también de esta manera su renta. La dependencia de nuestro país estaba anudada con esas dos cuerdas: fijación de precios y empréstitos. Si a ello se agrega la alta civilización y confort que mantenían, y nosotros no, se deduce fácilmente que, o sus ciudadanos pagaban pocos impuestos o los nuestros eran brutales. Porque no debemos olvidar, como ya lo hemos demostrado, que el pago de estos impuestos elevados era una forma de disminuír el consumo, o sea de reducir el nivel de vida de la población. Por lo tanto, aducir como razón que el impuesto que pagaba un uruguayo era más o menos lo mismo que el que pagaba un inglés, era, en la época, un argumento absurdo y a la vez elocuente, por cuanto ponía al descubierto el alud de los gravámenes a las clases populares.

Si algún otro argumento faltara para comprobar que la crisis la pagó el consumo, los empleados públicos, la población más modesta, la confesión de Federico Vidiella en 1894 alejaría las últimas dudas. Federico Vidiella fue un poderoso terrateniente y viticultor que llegó a desempeñar la presidencia de la Asociación Rural del Uruguay. Hablando en esa oportunidad como Ministro de Hacienda del presidente Juan Idiarte Borda, dijo a la Cámara de Representantes, cuando al tratarse la Contribución Inmobiliaria para el ejercicio 1894-95 se pidió su rebaja:

"*...si alguna liberalidad hubiera de concederse, debe ser necesariamente en otros rubros, en otras pequeñas industrias gravadas con patentes onerosísimas, en los consumos, donde se pagan sumas fabulosas por el derecho de vivir y de vestirse; no sería en la Contribución Inmobiliaria, esa ley que ha sido hecha por las clases conservadoras, por las clases ricas, por las clases que tienen influencia...*"

"*No es la ley de Contribución Inmobiliaria que grava con un 6 por mil en un país donde los empleados pagan el 30 % de sus sueldos, donde apenas un Jefe Político gana con qué vestirse y dar una limosna a sus soldados muertos de hambre, no pueden quejarse los propietarios de perjuicios porque pagan 6 por mil sobre avaluaciones ridículas en su mayor parte...*" (405).

Allí está el resumen de nuestra demostración. Los grupos poderosos, fundamentalmente la clase alta rural, que tenían representatividad política, no pagaron la crisis financiera. Eludieron su contribución pasando la carga a las clases más modestas, carentes de su influencia en la dirección del Estado.

Capítulo III
Las técnicas de la explotación ganadera

1 — El seguro de los estancieros contra las crisis económicas y el clima: la explotación conjunta vacuno-ovino

Al estudiar la incidencia de los factores climáticos sobre la producción pecuaria ya analizamos el distinto comportamiento del ovino y del vacuno. Mientras el primero no toleraba la excesiva humedad, el segundo no resistía a la sequía. Este factor fue uno de los que indujo a los estancieros a combinar la explotación de ambos. Si venía la sequía (como en el 90-93) el ovino apuntalaba al tambaleante hacendado que veía morir sin remedio sus vacunos. Si aparecían las lluvias (como en el 88-89), era el vacuno que salvaba —por su resistencia— la estancia, frente a la mortandad de las majadas. Desde muy temprano —en la década del 60, cuando el "boom" ovino— los estancieros apreciaron esta característica y la aprovecharon introduciendo el ovino en sus establecimientos exclusivamente vacunos hasta entonces. De allí en adelante se hizo tradicional esa forma de explotación: *"Las épocas más favorables en general son, para el ganado vacuno el tiempo húmedo y el seco para el lanar..."* (406).

Influyó también otro factor en la generalización de la explotación conjunta: la diferente alimentación de cada especie. El vacuno barre con su lengua los pastos altos y los corta. El lanar selecciona más su alimento, prefiriendo los pastos finos y bajos. Si se deja mucho tiempo al lanar en un campo consume todas las pasturas nutritivas, dejando proliferar los pastos duros que tienen mucha celulosa y por tanto son poco alimenticios. En cada región se hace necesario controlar la correcta proporción entre vacuno y ovino, entonces, para no destruir las pasturas. *"La alimentación de la*

oveja es la yerba corta y algo seca. Para proporcionarla sin mayores gastos y en aquellas condiciones, se hace pastorear primero el ganado vacuno con el caballar o bien todos juntos... los pastos finos y ricos... producirán animales grandes, sanos y de lana fina; los pobres, como son generalmente los duros, no darán más que crías raquíticas de lana gruesa" (407). Luego de los errores que el país cometió al respecto (al no lograr de inmediato la proporción adecuada de ambas especies en un campo), pudo al fin hallar la proporción correcta: dos ovinos y un bovino por cuadra cuadrada, y no habiendo bovino, cinco ovinos (408). Por eso la equivalencia que se hace desde entonces es de un vacuno por cinco lanares. Si uno come el pasto alto y el otro el bajo, es perfectamente posible pastorearlos conjuntamente. El campo resulta mejor aprovechado y las pasturas se desarrollan de modo más parejo, preservando su potencia alimenticia. Por supuesto que esto era así en líneas generales para todo el país; podía variar empero, de región a región de acuerdo a la calidad de las pasturas.

Otro factor a señalar es el estrictamente económico: el ovino compensó la pérdida producida al estanciero por la baja de los precios de los vacunos. Este se dio cuenta de tal hecho ya en la crisis de 1862: el precio del tasajo y del cuero bajaba sin interrupción, mientras que el de la lana se mantenía y aumentaba. Si el año era bueno se contaba con los productos de ambas especies y la ganancia aumentaba considerablemente. El ovino era una forma de seguro, de segundo frente de defensa para el estanciero. Si descendían los precios de los cueros y el tasajo, la salvación estaba en la lana y en la venta de capones. *"Es preciso no olvidar que la oveja es la hacienda más productiva que tenemos y la que nos da vida a los ganaderos que luchamos con tantas dificultades..."* (409), decía un estanciero de la época. Cuando se produjo la crisis tasajera de 1887 sucedió exactamente eso. El Brasil cerró sus puertos a nuestro tasajo y los novillos no encontraban salida; su precio decayó y muchos estancieros buscaron compensación en el ovino. *"Antes que él* [el Brasil] *se hubiese pronunciado, nuestros ganaderos ya se quejaban de la dificultad de vender sus novillos, y muchos abandonaban la cría del ganado vacuno, dedicándose al ovino, a pesar de las fluctúaciones que sufrían anualmente los precios de las lanas..."* (410). El "seguro" volvía a funcionar; no era una solución completa a los problemas rurales, pero disminuía el impacto de las crisis económicas porque daba otra posibilidad de defensa. Dentro de la monocultura ganadera que se practicó, la diversidad de productos que se obtenían de los dos animales permitió sortear los embates económicos más duros.

Según nuestro cuadro "Existencia de ganados por Departamento", la cantidad de ovinos en el período que estamos estudiando (1886-1894), sufrió algunos altibajos.

Los departamentos en que el ovino predominó hacia 1886 fueron los siguientes: Colonia, con una densidad por kilómetro cuadrado de 272 ovinos; Durazno, 173; Flores y San José, 190; Florida,

146; Río Negro, 104; y Soriano, 249. Al final del período, 1894, las cifras de la existencia lanar han descendido, aunque mantiene su hegemonía en casi los mismos departamentos. Si bien el territorio de nuestro país es todo apto para la cría del ovino, hay zonas que demostraron marcada preferencia por él desde los comienzos de su explotación. Fundamentalmente el Litoral y el Centro. Ya hemos dado las razones de tal concentración en el Tomo I. Digamos que en este período se había generalizado aún más la explotación del ovino y no había departamento que no contara con majadas considerables. Los departamentos citados más arriba, sin embargo, siguieron manteniendo su predominio. Varias razones influyeron para ello; en primer lugar, el suelo más apto para el ovino es el basáltico, puesto que sostiene pasturas más finas y nutritivas. También influye el clima; las zonas de clima seco o que cuentan con terrenos elevados donde no se encharca el agua, permiten un mejor desarrollo del lanar porque lo libran de la lombriz y el saguaypé. Las regiones situadas más cerca de los mercados de consumo tenían otra poderosa razón para mantener ovinos. Era el caso típico de Soriano, que ya en este período embarcaba buen número de animales con destino al consumo bonaerense y a los nacientes frigoríficos argentinos que empezaron congelando sólo capones. Esta demanda tuvo la virtud de impulsar un refinamiento con ovinos ingleses de carne, procurando animales de más cuerpo que pudieran satisfacer al mercado inglés. Para los sorianenses no ofrecía dificultad cruzar el río con sus capones seleccionados para venderlos en la capital porteña. Los propios hermanos Drabble, que levantaron las instalaciones de su frigorífico de Colonia para llevarlas a Campana, en la República Argentina, seguían haciendo compras de ovinos en nuestro litoral en la medida en que les faltaba animales para completar sus envíos de carne congelada a Europa. Aunque nuestra existencia de ovinos de carne no fuera bastante para mantener en funciones un frigorífico, las caponadas de Soriano y Colonia podían ser un útil complemento de los existentes en Buenos Aires.

Estos son algunos de los factores que explican la concentración del ovino en el Litoral y Centro. Pero no debe olvidarse algo que ya hemos señalado. Todo el país es apto para su cría y su función de "seguro" contra el clima y las crisis económicas hizo que los estancieros lo adoptaran siempre. Por eso es que la estancia de explotación conjunta vacuno-ovino fue la común y se convirtió en rasgo nacional en este período que asistió a la segunda crisis "pletórica" del vacuno.

2 — Paralización de la modernización

En el período anterior (1851-85) estudiado en el Tomo I, señalamos que las innovaciones del ovino y del alambrado —además

del factor político e ideológico— habían provocado transformaciones de consideración en la estructura económica rural. No sucedió así en estos años: 1886-1894. No hay ninguna gran modificación estructural que permita señalar cambios importantes en nuestra campaña. El único factor de progreso que tiene cabida en el período es el mestizaje del vacuno, que por cierto sería trascendente si se hubiera realizado en vasta escala. Más adelante veremos que no ocurrió así, y que por lo tanto no le podemos atribuir a esta época la completa modernización del campo uruguayo que se había iniciado cuatro décadas antes. El país había incorporado el ovino y el cerco; tenía ahora un Estado fuerte (con relación a su primer medio siglo de vida) y un estatuto jurídico específico de la campaña (el Código Rural); había visto surgir estancias que llevaban contabilidad y se encaraban como empresas comerciales; había aumentado y diversificado su producción. Pero el proceso se detuvo. Es cierto que se exportaba más lana que cueros. Pero cueros, tasajo y gorduras vacunas en conjunto seguían siendo el principal rubro exportable. Por lo tanto el país seguía dependiendo del vacuno. Y éste no se había modificado ni podía aumentarse su número más allá de cierto límite. Las praderas naturales no podían mantener más de 8 millones de cabezas. País dependiente del exterior, como se ha visto, la baja de precios de las materias primas acarreaba la crisis. Al no poder compensar esa baja con un mayor volumen de exportaciones, la situación se volvía crítica. Había una salida: buscar nuevos mercados para la colocación de nuestras carnes. Pero éstos no aceptaban nuestros preparados tradicionales (tasajo) o los aceptaban en pequeña escala (conserva). Por lo tanto se debía responder a las nuevas exigencias mejorando la carne vacuna, es decir, mestizando y creando praderas mejoradas para alimentar bien al ganado. Si exceptuamos un tímido comienzo de mestizaje, nada de esto ocurrió por estos años. La estancia no registró novedades en su forma de explotación. Por el contrario, mantuvo el primitivismo y la rutina de épocas anteriores: se siguió criando "a la buena de Dios", sin aguadas, ni bosques, ni cultivos forrajeros, ni mestizaje sistemático y perseverante. El ganado no se pesaba en Tablada y cuando se lo compraba en la estancia, los terneros no se contaban, se daban "por muertos", demostrando así no sólo su escaso valor comercial, sino sobre todo los poderosos resabios de la mentalidad pre-capitalista que conservaba la mayoría de nuestros hacendados. Otros ejemplos de esta mentalidad, y del primitivismo que dominaba en la campaña, los dan las formas de comercialización de los ovinos. En la estancia éstos se vendían al corte o a sacar de la pata. Véase en qué consistía cada "método":

"Se comprende que en una venta al corte la operación importante es la de cortar la majada. Si la operación tiene lugar en el campo, se hace mover y remolinear las ovejas algún tiempo para que los animales se mezclen bien. Cuando ese resultado se ha conseguido y antes que se haya sosegado del todo la majada, el que debe hacer el corte entra al trotecito, indicando a los que le siguen y

que entran uno detrás del otro en el corte hecho, cuál es la punta que va a sacar. Una vez cortada la majada, la punta comprada se lleva al corral para contar las ovejas y marcarlas con pintura para reconocerlas si sobreviene una mezcla en el camino".

"Las ventas a sacar de la pata se hacen del modo siguiente: el comprador mira las ovejas en el chiquero y cuando ve alguna que le gusta la agarra de la pata y la pasa al trascorral. ... Oveja que agarra el comprador es suya y debe ser apartada" (411). La claridad de la descripción alcanza para demostrar el empirismo y la falta de cálculo comercial, comunes en el hacendado de la época.

La rutina y el primitivismo de la explotación se aprecian en muchos otros hechos que en seguida analizaremos: la mala alimentación del ganado, su producción zafral, la castración tardía, los potreros enormes como estancias (1.500 a 2.000 há. cada uno) que no permitían apartes correctos ni una buena recuperación de los pastos. Aún la invernada, de gran desarrollo en este período y que pudo considerarse como una forma progresista en la explotación bovina, se encaró con sentido de especulación y practicó la reveladora costumbre de matar los terneros, disminuyendo así el stock y despreocupándose del ganado de cría, esencial en un país ganadero. Todos estos hechos nos conducen a lo mismo: el estancamiento, la falta de impulso renovador. ¿Por qué sucedía eso? Porque había tres elementos encadenados que funcionaban bien: el latifundio, el ganado criollo y el saladero. Mientras el saladero existiera y abonara precios aceptables por el ganado criollo, para el gran propietario que producía mucho (aunque mal), no habría necesidad de transformar, de invertir, de evolucionar. Y sólo él tenía el capital suficiente para hacerlo.

3 — Deficiencias en la alimentación del vacuno

Uno de los problemas más debatidos en los años críticos que estamos analizando fue el de si existía o no la cantidad necesaria de buenos vacunos para la exportación. Ya hemos visto antes aspectos de esa polémica referidos al escaso mestizaje de las haciendas y malas condiciones del ganado criollo en general. Veamos ahora por qué nuestro ganado no era bueno, en la época, más que para el saladero.

No era sólo cuestión de falta de mestizaje. Había otro problema más grave y previo: la insuficiente alimentación del ganado, demostración de primitivismo y rutina en la explotación pecuaria.

En 1893 Daniel Muñoz resumió algunos de los motivos de la mala condición de nuestros ganados: *"...más degenerados hoy que nunca por la incuria de la mayor parte de nuestros hacendados y por el apuro de apartar temprano, haciendo faenar los ganados*

antes que alcancen su desarrollo". La reproducción temprana y el descuido en separar los animales raquíticos o enfermos eran causas de que fuera *"...la mayor parte del ganado criollo tan ordinario que parece más bien compuesto de reses salvajes que de animales criados bajo el cuidado del hombre"*. Recomendaba a un colega de "El Siglo", con el que polemizaba sobre el asunto, que fuera alguna mañana a la Tablada. *"Lo que se ve es mucho cuerno, ¡uf! cada cuerno como el de la abundancia; pero no se ve ni tamaño ni peso ni gordura. El abasto compra lo mejor, principalmente vacas, y el saladero se lleva la morralla, pagándole a todo precio, desde $ 7 por novillo y $ 5 por vaca, como se pagó ayer. Así serían los tales novillos y las tales vacas, como para exportar!"*. De allí su famosa frase: *"Es tiempo ya de que empecemos a tener novillos en vez de conejos con guampas"* (412).

No le faltaba razón a Daniel Muñoz; el ganado era, en general, flaco, enteco, poco desarrollado, mucho hueso y mucho cuero. Las diferencias que tenía con el ganado mestizo eran muy considerables. Ya en 1873 Adolfo Vaillant afirmaba que un novillo criollo de 4 años tenía un peso entre 276 y 375 kilos, cuando, a la misma edad, los animales finos pesaban más de 500 kilos, o sea el doble (413).

Pero además de los defectos de explotación señalados por Daniel Muñoz, el problema residía en que no se alimentaba bien al animal. Un manual de instrucción para ganaderos de 1890 establecía que en campos de mediana calidad se podía pastorear cada dos cuadras, una vaca y dos ovejas o un novillo solo; mientras que en buenos campos, el novillo podía vivir en una sola cuadra. Pero, ¿qué estancieros siguieron esas normas? ¿Cuántos no recargaron al máximo sus campos al punto de que, como se decía en la época, les gustaba ver más animales que pasto? Con esos absurdos, no había campo que aguantara, flora que subsistiera ni novillo que engordara. Otro consejo del mismo manual era el siguiente: *"No se deben llenar los potreros con un número de animales que no puedan alimentarse convenientemente. El potrero más pequeño y de mejor pasto se debe reservar para el último período del engorde, porque el animal necesita menos cantidad de alimento pero más rico en materias nutritivas"* (414). En cambio, sucedía que los potreros de la época eran tan enormes que parecían estancias; no había reserva de buenos pastos ni para los terneros ni para el engorde final de los novillos; todos se criaban en los mismos campos, sin rotación adecuada ni especial interés por darles la mayor cantidad de alimentos posible en el momento preciso. Por eso decíamos que la rutina de la explotación es lo que explica la mala alimentación; y ésta, la que causó, por lo menos parcialmente, las malas condiciones del ganado criollo.

En plena época de la plétora, 1885, Lucas Herrera y Obes afirmó muchas veces que teníamos ganados aptos para exportar, pero que su perfeccionamiento "exigirá cambio de crianza y engorde". Entre otros, citaba el caso de Buschental que en 1868 había enviado un cargamento de ganado en pie a Inglaterra. La operación

fue ruinosa por el pésimo acondicionamiento para el viaje de los animales. Pero comprados éstos por invernadores ingleses, que los alimentaron bien, al año los vendieron a los mismos precios que los ganados de aquel país.

"Esos hechos comprueban que las carnes de los ganados de estos países adolecen de defectos para los mercados europeos debidos exclusivamente a la deficiencia de los sistemas de crianza y engordes. En Europa se obtienen estos en estabulación y con alimentos oleaginosos, farináceos, etc. El día que se empleen sistemas semejantes, las carnes de nuestros ganados no sólo serán iguales, sino mejores, porque la benignidad de nuestro clima, la abundancia y baratura de nuestras praderas, harán que los engordes sean consecuencia de salud, mientras en Europa lo son de afecciones orgánicas debidas a la quietud y encierro en que permanecen los ganados" (415).

No era cuestión de la mala calidad o el mal gusto de las carnes que podíamos producir. Se trataba de escasa alimentación, y también, como lo señaló Carlos Young en 1889, de alimentación discontinua.

En una conferencia que dictó en la Asociación Rural, relacionada con su proyecto de empresa de exportación de animales en pie que ya conocemos, Young anotó que la manera de criar bien los animales era una sola: *"una alimentación buena, constante, abundante y adecuada al joven animal, desarrollar en él ciertas cualidades por medio de un ejercicio graduado y preservado de los agentes atmosféricos que pudiesen perjudicarlo"*. Pero en nuestro país sucedía que los animales nacían en primavera y cuando la buena estación se acababa, ellos todavía estaban en pleno crecimiento. Para mantenerlos había que darles pastos secos en una cantidad cuatro veces más grande que la que comían de pastos frescos. *"Aún admitiendo que la estación rigurosa, por el frío o por la seca, no motive en esta alimentación ningún período de escasez... es claro que durante todo el tiempo de una alimentación así constituída el joven animal no recibe más que las materias nutritivas necesarias al sostén de su organismo. El fenómeno de osificación soporta un tiempo de parada, para emprender de nuevo durante la primavera siguiente"*. El objetivo era eliminar ese período de detención suministrándole al animal un alimento semejante al pasto fresco. *"Cuando hayamos de esta manera, suprimido cuatro veces los seis meses de cada mala estación, nuestros sujetos habrán ganado dos años; entonces obtendremos el máximun de precocidad"*. Este era uno de los problemas: la lentitud del crecimiento. Mientras el ganado criollo recién engordaba entre los 4 y 6 años, los europeos, como el Durham o Hereford, lo hacían entre los dos y medio y cuatro años. ¡Cuántos años, y por lo tanto, cuánta riqueza perdida para el país!

Y el otro problema: *"La República Oriental, mientras que no modifique la cría de sus ganados, mientras que no disponga de grandes alfalfales y maizales para alimentar, aunque sea parcialmente,*

sus ganados durante algunos meses del invierno, no podrá ocupar el alto rango que sus riquezas excepcionales le han de conquistar entre los países de ganaderías. ...Actualmente no podemos contar con ninguna regularidad en nuestra producción animal; los ganados están gordos en verano y flacos en invierno; siempre se presentan las mismas alternativas de abundancia y de escasez" (416).

La falta de alimentación abundante y racional, con rotación de animales sobre las praderas e intensificación de la alimentación previa venta, daba animales de poco peso. *La irregularidad de la alimentación* basada exclusivamente en la producción natural de los campos (abundante pasto en primavera y otoño; poco o ninguno en invierno o verano), hacía que la producción de novillos fuera discontinua, estacional. Dependíamos del clima, de si llovía o no, de si había seca o nos salvábamos de ella. Casi nadie se preocupaba de sembrar para que el ganado se alimentara en época de escasez de pasto. La ganadería era, por tanto, una producción zafral. En verano había ganado, en invierno no. Cualquier rápida lectura de su ingreso a la Tablada de Montevideo durante el año lo demuestra. En diciembre y enero, ganado abundante; su precio baja. En julio y agosto, ganado escaso; su precio sube. En estas condiciones, ¿qué empresa de exportación de ganado podía subsistir? Cualquier mercado reclamaría un aprovisionamiento integral, constante a lo largo del año. Eso no lo podía ofrecer el Uruguay de la época; no se lo podía ofrecer siquiera a su propio consumo interno.

El problema de la alimentación en todas las fases descriptas era un gravísimo obstáculo a la exportación, y por lo tanto, a la solución de la crisis por plétora. Pero el gran ganadero tradicional seguía obteniendo buenas ganancias criando el ganado con sistema tan primitivo. El que se perjudicaba era el país, incapaz de aumentar su producción principal y venderla al exterior.

Porque de la responsabilidad del gran estanciero en este problema específico no cabe duda. Señaló "El Día" en 1890 que para exportar ganado había que mestizarlo, amansarlo y alimentarlo bien, pero *"hay estanciero que poseyendo 10 ó 15 mil cabezas, no tiene acaso una docena de lecheras. Sórprendense los extranjeros de esto, y en efecto, es caso de admirarse que tales cosas ocurran. Es necesario, señores ganaderos, que abandonéis vuestro sistema pastoril del tiempo de los patriarcas y no mucho más adelantado que el de las tribus errantes del Turquestán. Hay que hacer producir a la tierra lo que ella es capaz de producir, mejorar y perfeccionar lo existente, darse cuenta de que ha llegado un período de evolución"*. E insistía: *"...con tomar animales nuevos, de un año, ponerles bozal y enseñarles a comer en pesebre y beber en tinas, tratándose de elegir los ejemplares de mejor aspecto, se tendrá al poco tiempo un número de animales para la exportación"* (417). Pero era una propaganda que seguía cayendo en el vacío. Mientras la cría "a la buena de Dios" siguiera dando beneficios por las inmensas extensiones de tierra ocupadas, mientras lloviera lo suficiente para mantener los pastos naturales y, sobre todo, mientras existieran compradores para el

ganado criollo, la forma de explotación no cambiaría radicalmente.

El invierno que permitía producir poco se compensaba con el verano cuando la producción era abundante. Que no se pudiera satisfacer al mercado interno ni abastecer adecuadamente al externo, no era problema de los estancieros rutinarios y primitivos; era un problema del país. Mientras existiera el saladero —que se interesaba tanto por el cuero como por la carne— el gran hacendado no modificaría su forma rudimentaria de explotación.

4 — Gravitación del saladero en el mantenimiento de la explotación primitiva

Tradicionalmente los estancieros rutinarios mantenían todos los animales juntos y mezclados hasta los tres años. Luego apartaban a los mejores de aspecto y forma reservándolos para la reproducción y a los demás los castraban. Esta castración tardía se hacía con el objetivo de que el vacuno desarrollara un cuero grande y pesado, al que los saladeros le daban enorme importancia. Un novillo de cuatro a cinco años criado a campo, daba un promedio de 228 kilos de carne y un cuero de 38 kilos de peso (418); en un animal de alrededor de 420 kilos de peso vivo, el cuero representaba casi el 10 % del total.

Algunos años más tarde del período que estamos estudiando, todavía se tenía que insistir en la necesidad de hacer justamente lo contrario de lo tradicional: es decir, castrar al animal lo más temprano posible para incrementar su engorde, aunque fuera en detrimento del peso y tamaño del cuero. La insistencia en esa prédica demuestra que la rutina no había sido desterrada. En 1898 el estanciero Francisco Caravia sostuvo: *"En la República Argentina, mejor dicho en Buenos Aires, ya casi no se discute, casi todos castran al marcar antes del año... En cambio, del otro modo, o sea siguiendo la antigua costumbre de hacerlo después de los tres años, no es casi posible contener aparte..."* Y continuaba, demostrando que algo había empezado a cambiar: *"Ahora que todos sabemos que los cueros no son, como antes, la principal parte para los saladeros, y que, por otro lado, nos vamos acostumbrando a apreciar el rendimiento, mirándolo por detrás, caderas, lomo, etc., y no como antes, por la gran cabeza, mucho cuero y más huesos, como los franqueros..."*, que eran una raza de ganado riograndense, famosa por sus grandes astas y su notable rendimiento en cuero (419). A pesar de ese cambio positivo que anunciaba Caravia, terminaba diciendo: *"pero asimismo hay muchos rutinarios, y lo que es peor aún, aún hay muchos troperos que van a los parajes más atrasados como portavoces y aconsejan todavía no castrar antes de tres años"* (420). Troperos que muchas veces eran los agentes o compradores estables de los saladeros, y que procuraban conservar del animal el producto que más les convenía, el cuero,

aunque ello fuera en desmedro del producto que debía ser el principal si se quería romper con la rutina de la explotación: la carne.

Los pocos estancieros que empezaban a mestizar, en cambio, se hicieron partidarios de la castración temprana o, en otras palabras, sacrificaron el cuero a la carne. Decía en el mismo año un estanciero progresista de Río Negro, Francisco Haedo Suárez: *"Algunos estancieros aún tienen la preocupación de que el animal que se castra muy nuevo no se desarrolla como es debido; y es ésta una preocupación que hay que combatir, pues es un atraso que se impone al refinamiento y un error que paga caro el estanciero. Debe pensarse que la mayor pérdida de fuerzas tiene que retrasar el crecimiento y, ¿cómo no comprender que al despertarse los instintos genésicos en el macho, su estado desmerece y se detiene su desarrollo, si se considera también que en esta época se produce la evolución dentaria? ¡Cuán distinto es el macho que castrado desde pequeño no ha tenido tiempo de sentir los ardores del celo, y tranquilo y sin inquietudes, sólo se ocupa de almacenar en su estómago el alimento que después ha de convertirse en carne y grasa, que es lo que hoy tiene mayor valor comercial!"*. Dándose cuenta que se exponía a la oposición de los estancieros tradicionales, agregó enseguida: *"Se objeta a esto que el cuero del animal castrado a la edad de dos y medio a tres años es de mayor peso. Pero a esta objeción puede contestarse victoriosamente. En la actualidad el mayor valor del cuero es cuestión secundaria"* (421). Claro que ya estamos a fines de siglo y los reclamos del exterior por la carne se hacían sentir con más vigor.

Debemos insistir en una distinción más, sumada a la suficientemente clara de estancieros progresistas y rutinarios. Es la de gran estanciero y pequeño o mediano. Una cosa está relacionada con la otra. El gran estanciero era rutinario y no tenía interés en modificar la explotación porque la producción que extraía de sus inmensos campos le dejaba grandes ganancias sin necesidad de ninguna inversión. El pequeño o mediano, en cambio, como ya hemos visto, estaba obligado por múltiples factores, —entre ellos el precio creciente de la tierra y el descenso en el valor de los novillos—, a mejorar su producción y aumentarla. Por eso fue más permeable a la propaganda en favor de un cambio de explotación. Una pauta clara de esto la dió el hacendado Roberto C. Mendoza de la Cabaña Uruguay en Río Negro. Hablando de la exportación del ganado en pie, llamó la atención de los pequeños ganaderos hacia ella. La castración de los terneros a los pocos días de nacidos, agregó, le daba al novillo precocidad y las condiciones de la vaca fallada cuya carne era muy aceptada en los mercados europeos. Pero: *"Estoy hablando para los pequeños ganaderos, o a los que dediquen una parte de su ganado con este objeto, que para los que explotan el negocio en grande escala y con el único fin de llevar sus novillos a los saladeros, tienen que castrar los toros de mayor edad, pues esos establecimientos exigen que los novillos no sólo sean gordos sino grandes y de cuero pesado"* (422).

De todo esto se pueden inferir algunas relaciones bastantes claras. El gran hacendado no modificaba su explotación rutinaria porque siempre encontraba comprador para su ganado criollo: el saladero. Este estaba interesado en el cuero y menos en la calidad de la carne, porque para hacer tasajo lo mismo daba que la carne fuera dura o tierna. La demanda especial del saladero por los ganados de cuero grande y pesado permitió al estanciero rutinario continuar la explotación sin modificaciones. Las ganancias que de esa manera obtenía eran muy considerables, y los riesgos a correr (importación de ganado fino, cultivos, praderas) inexistentes. Por lo tanto, castraba tarde, prefiriendo el cuero a la carne, determinado por su cliente, el saladero.

En cambio el pequeño o mediano propietario, urgido a sacar de su explotación mayor renta, se inclinó rápidamente al mestizaje y a la castración temprana. Buscó más la carne de su animal que el cuero porque el saladero, con los bajos precios que pagaba, significaba su ruina. Necesitó otras salidas, que podían ser la exportación en pie o el frigorífico. Pero para poder acceder a ellas la carne debía predominar sobre el cuero: de allí la cruza, la castración temprana, el engorde precoz y la modificación de la técnica de explotación. Los pequeños hacendados eran los más necesitados en invertir para perfeccionar su explotación. Para ellos el saladero no era la solución.

Se daban, entonces, situaciones paradojales. El pequeño y mediano estanciero fue urgido por la crisis y el aumento de la renta de la tierra a emprender el proceso del mestizaje y completar así la modernización. Pero él era también el que, por la reducida dimensión de su capital, no podía invertir en las mejoras imprescindibles. El saladero, por su parte, como no pagaba mejores precios, en general, por los ganados mestizos que por las novilladas criollas, no le ofrecía ningún aliciente. El gran propietario, en cambio, que tenía posibilidades de inversión, al no estar acuciado por el problema de la renta de la tierra permanecía en la inercia, extrayendo siempre interesante provecho de sus novilladas criollas que el saladero tenía interés en mantener al más bajo costo de producción posible para poder comprarlas al menor precio. Dadas estas contradicciones entre los que necesitaban modificar la explotación y no lo podían hacer por falta de capital, y los que contando con el mismo no necesitaban hacerlas, es fácil explicarse por qué durante los años de la crisis el signo predominante fue el del estancamiento. El saladero consolidaba la permanencia y la viabilidad del latifundio rutinario. A su vez, el gran propietario no necesitaba cambiar su sistema de explotación pues la ganancia todavía era elevada para él. Las dos formas se mantenían, respaldándose mutuamente.

El cambio debía sobrevenir cuando uno de los términos de la ecuación tuviera forzosamente que ceder su lugar a otras formas productivas. Conociendo la fuerza política, social y económica de la clase alta rural, es evidente que el cambio no iba a producirse cuando el término "gran propietario" fuera sustituido. La modificación sobrevendría cuando el término "saladero" de-

mostrara que su ciclo histórico estaba por concluir. Fue en ese momento, a comienzos del siglo XX, que el latifundista se modernizó pues los frigoríficos se lo exigieron con perentoriedad. Y sin embargo, como observaremos en los tomos siguientes, ¡cuán tímido y lento fue el cambio!

5 — El auge de la invernada

Como ya vimos antes, la invernada se fue extendiendo por el país como régimen generalizado de explotación ganadera en la década de 1880. Hacia 1890 estaba en un momento de apogeo, porque se reveló como una solución rápida y lucrativa frente al incesante aumento del arrendamiento y del valor de la tierra.

No era un régimen nuevo, propio de este período. En el tomo anterior se analizaron sus diferentes etapas que, partiendo de la "invernada de posición" útil para la tropa que llegaba al saladero, concluyó en la típica del engorde de ganado de cría especialmente comprado al efecto, vendido luego para abasto y saladeros. Por eso es que se concentró —aunque la encontramos en el Litoral y Centro también— en el Sur del país: por su cercanía a la capital, principal mercado de consumo. El abasto de Montevideo, que como ya observamos, exigía las mejores novilladas, fue uno de sus más poderosos alicientes.

Refiriéndose a ella, decía el estanciero B. Lorenzo Hill en 1887: *"Un negocio muy importante y seguro es el de la invernada, que consiste en comprar ganado flaco a bajo precio, después que los saladeros han cesado de funcionar, engordando aquellos hasta la primavera en corrales, para después venderlos"*. Dos ventajas ofrecía este sistema al estanciero. En general, podía comprar los novillos por $ 10, y en épocas de secas a $ 6, y venderlos a $ 16 o más, según el articulista. Y en segundo lugar, con este sistema se dejaba descansar a la tierra algunos meses por año dando lugar a que los pastos se repusieran. El negocio era bueno, mucho mejor que el de criador, porque calculaba que se obtenía de él entre 30 y 40 %, cuando el criador sólo podía esperar un 14 % (423). Una de las causas de su difusión fue, pues, su rentabilidad.

En el manual para ganaderos del año 1890 ya citado (424), se decía que: *"Un campo para invernar debe contener pastos, aguadas y abrigos de primer orden para dar dos engordes en el año y engordar uno o dos novillos por cuadra cuadrada... Al criador le conviene ser propietario; el invernador puede ser propietario o arrendatario"*. Lo que constituye una nueva demostración de lo que antes habíamos explicado. El estanciero criador de ganado recibía precios muy bajos por su producción; como la renta de la tierra —o su valor venal— había ascendido considerablemente, el negocio se tornaba ruinoso si no era un gran pro-

pietario. Cuando vino la crisis de la plétora, muchos pequeños propietarios o arrendatarios, se vieron en la miseria o constreñidos a abandonar la estancia. Los más fuertes o poseedores de buenas pasturas encontraron una nueva solución: la invernada. Los precios pagados por novillos gordos eran mejores (en general iban al abasto), los campos daban buenos novillos todos los años; en esas condiciones se podía pagar el arrendamiento creciente.

Por eso el invernador podía ser arrendatario, y el criador sólo podía subsistir siendo un gran propietario.

Lo escribía con mucha claridad el articulista de "La Razón" de ese año: *"La cría del ganado indígena sólo puede convenir en campos baratos. Cuando los nuestros valían 2 y 3 mil pesos todos eran criadores. Cuando los campos próximos a los centros de consumo subieron a 15 y 20.000 pesos sólo fueron criadores los que se conservaron baratos. Ahora que los ferrocarriles han suprimido las distancias y encarecido los campos, va dejando de criarse ganado aún a distancias de los centros de consumo, por la sencilla razón de que conviene más comprar un animal criado para engordarlo que el criarlo durante 4 ó 5 años en campos que valen 15 o 20 mil pesos o renta que los equivalga"* (425).

La suba del precio de la tierra hacía imperioso aumentar el rendimiento de la estancia. Producir más en menos tiempo, o lograr mejor precio por el producto en menos tiempo. Y eso se lograba con la invernada, de ahí su difusión.

Otro factor que la hizo posible fue el señalado por el articulista de "La Razón": el ferrocarril. Al disminuir las distancias y aproximar en el tiempo los centros de producción y los mercados de consumo (sobre todo, Montevideo), amplió el radio geográfico de la nueva forma de explotación. Si el objetivo de la invernada era el engorde rápido del animal, el ferrocarril era el único medio de transporte que podía conservarle esa gordura porque el vacuno no se movía mientras se lo trasladaba a Tablada. Otra hubiera sido la situación de haberse persistido con el método tradicional: la tropa. En distancias grandes parte de la gordura se perdería y la ganancia del invernador podía disminuir o esfumarse. Similar influencia tuvo en la Argentina el ferrocarril. Dice el historiador Giberti: *"El ferrocarril, al eliminar los arreos, independiza la invernada de su posición geográfica; la calidad del suelo en su aptitud para el alfalfado da la pauta de la posible utilización"* (426).

Fue esa calidad superior del suelo para apresurar el engorde mediante la producción de buenos y abundantes pastos, la existencia del ferrocarril y aún la cercanía a Montevideo, los elementos que determinaron la multiplicación de las invernadas en Canelones, Soriano, San José, Florida, Durazno y Minas. Es útil comprobar que estos son los departamentos donde se cobraban los arrendamientos más altos y se vendían las tierras más caras, lo que confirma lo ya estudiado.

Estos departamentos fueron los principales abastecedores de la Tablada de Montevideo, como se aprecia en el siguiente cuadro:

PORCENTAJE DE BOVINOS A LA TABLADA DE MONTEVIDEO POR PROCEDENCIA DEPARTAMENTAL.

	1885	1890	1895
Canelones	9 %	9 %	10 %
Durazno	13 %	11 %	10 %
Florida	19 %	35 %	16 %
Minas	4 %	8 %	7 %
San José	16 %	11 %	12 %
Soriano	4 %	5 %	7 %
	65 %	79 %	62 %

Esos altos porcentajes en el abasto del principal mercado de consumo interno, que exigía animales gordos y bien encorpados, están revelando el progresivo desplazamiento de un sector de ganaderos de la cría al inverne. Es, quizás, si nos referimos exclusivamente al bovino, la primera forma de "especialización" de su explotación. A pesar de ello, no significó para el país una modificación positiva, tal como las circunstancias obligaron a plantearla.

* * *

Desde muchos años atrás los estancieros que se dedicaban al inverne empleaban una práctica destructiva y absolutamente primitiva: mataban los terneros para que las vacas, libres de alimentarlos, engordaran más rápido. Américo H. Fernández describió la actividad de un invernador típico del departamento de Artigas en estos años, José Artola:

"*Las condiciones en que se desarrollaba por aquel entonces nuestra industria pastoril permitieron al señor Artola obtener un éxito franco y seguro en su negocio. Los procedimientos de cría no tenían otra finalidad que la de obtener, lo más rápidamente posible, el engorde de los rodeos para ofrecerlos a ... los saladeros ... En aquella época la práctica más usual era la invernada en grande escala y esa es la razón que justificaba la tendencia del señor Artola de adquirir de 10 a 15 mil vacas con cría, sacrificar el terneraje en una proporción adecuada para engordar aquellas y realizar zafras admirables*" (427).

Esta práctica se transformó en costumbre y la aplicaron todos los invernadores. Es fácil deducir la consecuencia nefasta que tenía sobre nuestro stock bovino la eliminación de las crías: reducía su crecimiento natural.

Al analizar las causas del descenso de la faena saladeril, el diario "La Razón" anotó en 1893 las siguientes: "*Esta escasez proviene de dos causas: la una accidental, que es la seca, que ha retardado los engordes; y la otra, de carácter más permanente, que es la matanza de las crías para apurar la venta de las va-*

cas. La matanza de terneros, que se practica en todas las invernadas, está haciendo disminuir en más de la mitad el aumento vegetativo de los ganados. El invernador, cuyo negocio consiste en realizar en el año los ganados que compra para engordar, mata sin contemplaciones todas las crías para tener sus vacas en estado de venta, destruyendo así una gran parte de nuestro capital pecuario" (428).

Una condena más fuerte aún le mereció la práctica en 1893 al estanciero Martín Suárez, ante el volumen enorme de animales sacrificados: *"En primavera, cuando empieza a engordar el ganado de corte en las invernadas, empieza también la matanza de terneros, pues el invernador prefiere sacrificar éste al engorde de la vaca. De no hacerlo así, se vería retardada su venta y además, no posee en general, campos destinados a la cría de ganados, sino a su engorde, simplemente. Se pierde así, la vaca, fuente de producción, y se pierde también su cría, para poderse aprovechar los precios altos de los primeros ganados gordos en primavera. En un solo establecimiento, en el de la sucesión de don Juan María Pérez, en Rincón de Mauricio, en el departamento de San José, se matan anualmente dos mil terneros, producto de las vacas invernadas. Calcúlase, por algunos estancieros, que la matanza de terneros no baja en la República de doscientos a trescientos mil, pérdida enorme para la producción y que se verifica anualmente. Y si investigamos la causa primera de este salvaje procedimiento, máxime en un país en que la cría de ganados constituye su principal riqueza, la encontraremos en la depreciación de sus productos, en la baja cotización de esos mismos ganados"* (429). Porque para Suárez, si los precios del bovino fueran altos, el invernador conservaría la cría compensando la disminución del precio de la vaca con el aumento de ganado. Sin embargo, el invernador no pensaba así; su interés consistía en vender el animal lo más pronto y lo más caro posible, lo que se lograba liberando a la vaca de la crianza.

Situación tan contraria a los intereses de un país ganadero —como lo decía bien Martín Suárez—, no hacía más que revelar el primitivismo —otra vez— de la explotación. Era una forma depredatoria de manejar la riqueza del país, que veía disminuir por este método su existencia de ganados.

A tal punto llegó este fenómeno que en 1898 el Ministro de Fomento, Jacobo A. Varela, pidió a la Asociación Rural del Uruguay que informara sobre la carencia de "animales para engorde" en el país. La Directiva respondió por nota de 27 de julio de 1898 (430) firmada por su presidente Carlos A. Fein, haciendo diversas consideraciones que revelaban otros motivos además del anotado (el primitivismo de la explotación): *"La matanza de terneros pudo haber sido una condición ineludible de la invernada, especialmente en los departamentos más inmediatos al gran mercado de haciendas de Montevideo; pero ese procedimiento fue, en general, el resultado de un mal cálculo o de poca experiencia; o impuesto, si se quiere, por exigencias inexorables del capital comprometido en estos negocios, que tenía que hacer frente a altos arren-*

damientos y a un reembolso inmediato o a una amortización de capital demasiado rápida". Estos fueron los otros elementos que pesaron en la práctica que comentamos. Los estancieros accedían a la invernada para lograr una producción rápida y remuneradora que les permitiera enfrentar los costos crecientes de la tierra y las usurarias condiciones del crédito. Por ello se vieron impulsados también a matar el terneraje; apresuraban la venta de la vaca a mayor precio, y se hacían de más dinero en menos tiempo.

La Directiva de la Rural nombró una comisión especial para que analizara el problema planteado por el Gobierno y adjuntó sus conclusiones a la nota que hemos transcrito. La Comisión integrada por Teodoro Berro, Carlos H. Crocker y Ramón E. Silveira, expuso las razones que tenían los invernadores para practicar "la matanza bárbara del terneraje": *"Sostienen... que el negocio de invernada para que dé un resultado remunerador, requiere matar las crías a fin de no entorpecer la rapidez con que deben moverse los capitales empleados en esa industria"*. De lo que se deducía que para ellos era la falta de dinero, la falta de crédito, lo que provocaba el mal. Aprovechando esta nueva oportunidad de insistir sobre la necesidad del crédito barato para la campaña, tanto la Directiva como la Comisión, en sus respectivas notas, sostuvieron que la práctica nociva sería desterrada el día que los estancieros contaran con créditos amplios, de amortización graduada, que les dieran tiempo a realizar sus haciendas a buen precio sin tener que sacrificar una parte para sobrevalorizar la otra.

El argumento era atendible, pero no invalidaba en absoluto el aserto de que esa práctica era depredatoria. Todo el sistema de la explotación rural en el país lo fue. No invirtieron en el refinamiento de los animales, por lo tanto no creció ni su demanda ni sus precios. Para hacer frente a los costos de producción en alza (tierra), el arrendatario o nuevo propietario se convirtió en invernador, es decir, en productor de mercadería de rápida colocación y elevado precio, para ello debía eliminar los terneros. Se estaba en un círculo de hierro: para mantener el ganado criollo la salida era destruir sus crías.

En 1890, investigando los motivos de la crisis, en "La Razón" se escribió: *"Y si todavía nos remontamos un poco más, encontraremos otra causa de la crisis en la disminución de nuestra riqueza ganadera, hasta el punto de que nuestros invernadores se surten ahora casi exclusivamente de ganados argentinos y brasileros, inferiores en carne y en peso, emigrando cada año del país fuertes capitales para la compra de reses para engorde. Hace más de 10 años que en todo el territorio al Sud del Río Negro los estancieros vienen destruyendo año tras año las crías para engordar el vacaje. Persiguiendo un lucro inmediato, han muerto insensatamente la gallina de los huevos de oro, y hemos llegado a una situación en que no hay en el país ganados de cría. Los departamentos del Este que eran hasta hace poco los que proveían las invernadas, no tienen ya qué vender, y los acarreadores se internan a Río Grande, dejando allá fuertes capitales que antes*

quedaban en el país" (431). Estos son datos corroborados por múltiples fuentes: la matanza de terneros provocó una grave disminución del ganado de cría; y tanto los invernadores como los estancieros comunes se vieron obligados a recurrir a importaciones de ganado de las provincias vecinas argentinas y brasileñas, como ya lo hemos visto antes en detalle.

Esa era la demostración más clara de la consecuencia nefasta de destruir el terneraje.

Quizás por esto sea la invernada en buena parte responsable de la disminución de la plétora luego de 1890-91. Los censos de la existencia de ganado demuestran para estos años cierta baja del stock y lo mismo sucede con la faena de animales en los saladeros. En el quinquenio de 1888 a 1893 los saladeros orientales faenaron medio millón de cabezas menos que los argentinos, lo que hacía decir a Eduardo Acevedo que *"ello [era] debido a que de este lado del Plata había entrado con furor el régimen de la invernada, al mismo tiempo que allende el Plata se intensificaba el régimen de cría con su consiguiente multiplicación de las existencias"* (432).

* * *

La difusión de la invernada provocó también una creciente diferenciación en la actividad ganadera. Lentamente se fueron trazando las líneas de intereses distintos que separaron a invernadores de criadores.

Los departamentos del sur, más cercanos al abasto capitalino, vieron proliferar los establecimientos que pasaron de la cría al inverne; los del norte, más alejados, estaban por ello mismo condenados sólo a criar y servir de proveedores a los sureños. Esta división geográfica, que no se realizó en un día, entrañaba también una oposición económica: el criador debía vender a bajo precio su ganado flaco para que luego de corto tiempo el invernador lo vendiera gordo y embolsara la ganancia. Emergía una pugna de intereses. Los criadores le reprocharon a los invernadores su poco trabajo y su mayor utilidad. En cierta medida tenían razón. La invernada era un negocio eminentemente especulativo. Se trabajaba unos pocos meses con el animal, aprovechando el largo esfuerzo realizado por otros para criarlo, y se lo vendía a precios que los criadores raramente conseguían. Era una función de intermediación, y como toda función de ese tipo, la ganancia obtenida no estaba en relación con el trabajo invertido; justamente lo contrario de lo que ocurría con el productor. De allí que éste no considerara al invernador como un estanciero, como un igual, sino como un comerciante que aprovechaba el trabajo ajeno. Esta oposición, analizada en más de una ocasión ya, introdujo un nuevo factor de tensión social en el medio rural.

Cuando el ovino se afianzó en nuestro medio rural, trajo consigo varias modificaciones en la explotación. Por ser un animal más débil y vulnerable que el vacuno, se hizo necesario destinar más personal para cuidar su parición, alimentación, enfermedades, etc. Lentamente se introdujeron los baños y las curas contra bicheras con productos químicos; la inexperiencia y la mala calidad de esos productos provocaron no pocas decepciones. Además, salvo en las estancias de los "conocedores" (casi todos ellos europeos), los hacendados pensaron que el ovino podría criarse casi igual que el vacuno: sin mayores cuidados humanos.

En el manejo del ovino había una operación ineludible y de gran significado económico: la esquila. En este período se la siguió practicando como en los viejos tiempos, a mano. En los Anuarios Estadísticos no figura importación de máquinas de esquilar antes de 1893, y después, apenas si se anota una para ese año, una para 1894 y tres para 1895 (433). Hay que esperar a fin de siglo para que la importación de tan importante elemento crezca y podamos anotar un principio de tecnificación en la materia.

Como ya hemos explicado en el Tomo I, los esquiladores se reunían en pandillas dirigidas por un capataz que se alquilaban de estancia en estancia. Esquilaban con tijera, cortando a veces mal la lana y otras hiriendo al animal. Recibían una chapa por oveja esquilada que al fin del día cambiaban por dinero (434). *"La esquila comienza en octubre y continúa durante todo noviembre. Esta se practica bajo enramada y tiene de costo como $ 3 el ciento, que con el gasto de recogida, atar, embolsar o enfardar, y raciones, hace que el costo de preparar la lana llegue a 2 céntimos la libra"* (435), dice un hacendado en 1887. El precio total era de poco más de cuatro centésimos el kilo, lo que corrobora nuestro cálculo del costo de la esquila en la estancia de Juan D. Jackson en 1869 (436). Nótese que el precio de la mano de obra seguía igual, a pesar de haber transcurrido casi veinte años en los cuales el precio de la lana (de 1869 a 1887) aumentó, así como mucho más todavía el precio de los artículos de primera necesidad que consumían los esquiladores.

No hay, por lo tanto, ninguna innovación en la esquila. Continúan los viejos métodos de corte y enfardamiento. No se limpiaba la lana, que con terrones y semillas iba a la exportación, provocando una baja en su precio. Si nuestras técnicas no mejoraban, las del extranjero —sobre todo el fabricante— sí, y ante una lana tan sucia no encontraba mejor represalia que cotizarla a menor precio. Aparte el problema de las calidades que también influyó, en 1887 la lana del Plata se cotizaba en Liverpool a 25 peniques el vellón sucio, mientras la australiana alcanzaba a 70 peniques (437). ¿Cuánto dejaba de ganar el país por esta incuria de sus hacendados?

Y no se trataba de un problema reservado a especialistas. El país era consciente de esas deficiencias de la explotación.

En la Cámara de Diputados de 1886 los representantes Máximo Fleurquin y Carlos Honoré, presentaron un proyecto de ley para hacer obligatoria la cura de la sarna. Esta era una enfermedad muy extendida en el país y de graves consecuencias económicas porque raleaba o manchaba la lana, lo que contribuía a depreciarla en el exterior. Para impedir esa pérdida, el proyecto establecía la obligatoriedad del baño, su control por los Comisarios seccionales, y la multa para quien transitara con majadas infectadas por campos ajenos. La Comisión de Hacienda de la Cámara informó favorablemente el proyecto pero se opuso a que se determinara qué tipos de específicos químicos deberían usarse obligatoriamente. En un país donde los conocimientos técnicos de los hacendados fueran amplios el argumento resultaba lógico. Pero pretender eso en medio del primitivismo y la rutina predominantes en nuestra campaña, era condenar la iniciativa al fracaso. Así lo vió el proponente Máximo Fleurquin:

"Los específicos, señor Diputado, no son más de dos o tres, que son los que han empleado los estancieros y no han dado sino resultados lamentables. De manera que si a esos específicos no les ponemos un límite, si esos específicos no [son] designados por la Asociación Rural o por un núcleo de personas competentes, resultará que esos individuos que explotan la ignorancia de los hacendados, que por cierto son muchísimos, resultará que esos señores que traen específicos que muchos conocen los malos resultados que han producido, como es uno que tiene Marca Indio, y otro que llaman Polvos de Cooper, vendrán a continuar haciendo una mortandad inmensa en las majadas, porque los hacendados ignorantes se valen de ellos...".

Exponía luego, uno por uno, todos los males derivados de esa enfermedad, producto a su vez de la despreocupación y el atraso de los hacendados, con lo que redondeaba un panorama de nuestra campaña corroborativo del primitivismo que estamos poniendo de relieve.

"En todos los países ganaderos del mundo hay una Ley que hace obligatoria la cura de la sarna en los rebaños de ovejas. El único donde no la hay es en la República Oriental y es sensible decirlo... somos quizás uno de los países más atrasados en nuestra ganadería... en los mismos precios de las lanas y en la misma clase de los animales, sufrimos una gran depreciación. Tenemos una mortandad inmensa en nuestras majadas originadas por esas enfermedades; y además, en consecuencia de todo eso, tenemos una raza raquítica y miserable, por no atenderla como es necesario... Las lanas australianas representan 3 reales por cada libra; mientras que las nuestras apenas representan un real. Esta diferencia tan notable no responde a otra cosa que al indiferentismo de nuestros ganaderos" (438).

Juicio tajante, que la realidad no hacía más que comprobar. El proyecto no se sancionó, sin embargo. Las Cámaras consideraron las medidas inaplicables a nuestro rústico medio.

Algo similar, en cuanto al atraso de la explotación y el predominio de la rutina, ocurría con el sistema de señales. No es que no existiera uno: estaba detalladamente precisado en el Código Rural. Pero a pesar de su importancia como elemento de defensa de la propiedad privada, muchos hacendados señalaban mal sus ovinos o no denunciaban a la Jefatura Política departamental la señal que usaban. Por lo tanto, había señales iguales o similares que provocaban múltiples confusiones y pleitos. Como lo señalaba un estanciero de la época: "*Otra mejora... que se impone consiste en la creación de un Registro de marcas y señales en cada distrito o Sección, indispensable para evitar molestias y cuestiones. Si llega el caso de que un hacendado se propone solicitar un boleto de señal, debe empezar por recorrer en persona todas las majadas que estén a la distancia que establece el Código Rural y tomar nota de cada señal para ilustrarse de la que pueda usar. De manera que para inhibirse de esta pesada molestia debe ponerse en práctica el artículo 42 del Código citado...*" (439), que establecía que los registros de cada departamentos, impresos por secciones, debían distribuirse entre las Comisarías, Juzgados de Paz y tenientes alcaldes.

* * *

Hubo un solo elemento que comenzó a remover el marasmo del ambiente rural y suscitó animadas polémicas: el mestizaje. Consideraremos ahora el del ovino, dejando para el próximo capítulo el crucial, el del bovino.

7 — El mestizaje del ovino

Los Registros Genealógicos del ovino, donde se inscriben los animales de raza importados o nacidos en el país, no fueron abiertos por la Asociación Rural del Uruguay hasta 1896. Sus datos escapan a nuestro período. En nuestro cuadro estadístico "Importación de ganado de raza" encontramos las siguientes cifras para los ovinos:

1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	total
36	613	104	574	203	57	685	242	375	2.889

Lo que hace una media de 321 ovinos de raza por año. Su lugar de origen es fundamentalmente la Argentina (con 2.286 cabezas), luego Inglaterra (con 305), Alemania (con 136), Francia (con 98) y en cantidades menores, Estados Unidos y Bélgica. El enorme predominio de Argentina se explica por su proceso avanzado de mestizaje y su conjunción con Alemania y Francia, de-

nota ya la preferencia del tipo de ovino que se importó: el merino.

En el censo del Departamento de Salto de 1889, la existencia de ganado lanar se discriminó de la siguiente manera (440):

Criollo	213.535	40 %
Razas puras merinas y otras	20.740	4 %
Mestizos	276.617	52 %
Razas puras inglesas para carne	817	0,1 %
Mestizos	11.591	2 %
Total	523.362	

Los porcentajes demuestran con claridad el predominio del merino, y sobre todo, de su mezcla con la oveja criolla tradicional.

En la época era perfectamente conocida la distinción entre la raza merina y las inglesas: *"El animal más perfecto desde el punto de vista de la lana es el merino; pero como carne es bastante defectuoso, porque no es posible producir bien dos elementos tan distintos. El merino Rambouillet es el mejor para lana; para carne se deben criar las razas Romney Marsh y Shropshire"* (441).

Un conocedor de la materia, como Lucio Rodríguez Diez, anotaba en 1891 las dificultades que encontraban las ovejas inglesas para su adaptación al país, y explicaba sus razones:

"Hablando, en general, de las razas inglesas, debemos decir que hemos notado que ellas se mantienen difícilmente puras y con las bondades que le son características en el país de donde proceden. Muy perseguidas por la sarna y sufriendo enormemente durante los fuertes calores del verano por su pesado vellón y gran desarrollo de gordura, no son aparentes para nuestro clima y suelo, por más que prosperen bien en algunos puntos... No podemos pretender aclimatar, bajo los fuertes rayos solares de un país casi tropical, razas que sólo pueden prosperar y desarrollarse en climas fríos... Por otra parte, su cruzamiento con el merino, no ha podido fijar hasta ahora términos medios constantes. Se echa a perder la lana, que no tiene carácter determinado y se reduce el cuerpo del animal... En resumen, diremos que nuestro suelo es más aparente para la producción del merino que de las razas exclusivamente de carne" (442).

Sin que ello implicara una descalificación de las razas inglesas de carne, para la opinión contemporánea era evidente que estaban en inferioridad de condiciones en relación al merino. Aún cuando esto mismo dependía en gran parte de los campos en que se criaran. Campos buenos, de tierra fértil, con abundancia de pasturas finas, tenían éxito en la explotación de los ovinos ingleses. Un estanciero de esta nacionalidad confesaba en 1892 haber olvidado la regla que establecía determinado ganado para cada tipo de campo: "*...habiendo oído mucho los buenos resultados de la raza ovina 'Romney Marsh', importé algunos de Ingla-*

terra, olvidando que mi campo es alto y seco, y que la sección donde se cría el 'Romney Marsh' es baja y húmeda. Como es claro, el resultado fue malo... Hay terrenos no muy distantes de nuestra estancia donde esta raza ha dado resultados excelentes, por ser campos bajos o de tierra negra, con pastos, trébol y cardo asnal" (443).

Durante todos estos años los estancieros orientales se inclinaron muy poco hacia los ovinos ingleses. Los datos de la importación y del censo citados lo demuestran. Era notoria la preferencia por el merino, y, por lo tanto, por la producción de lana. Recién cuando aparezca el frigorífico —y la consiguiente exportación de carne ovina congelada, sobre todo desde Argentina— empezará a vacilar su preferencia en algunos departamentos, siguiendo el ejemplo argentino: *"La valorización de la carne ovina (el frigorífico pagaba 50 % más que la grasería) hace que los criadores busquen animales de más aptitudes carniceras que el merino. El Lincoln, que con el apoyo de las graserías venía luchando tímidamente contra aquel, pasa ahora a primer plano"* (444).

"La lana llevaba consigo una contradicción similar a la que significó en el siglo anterior la explotación del cuero; en ambos casos se prescindía de la explotación de la carne. El tasajo no anuló el cuero, amplió la magnitud de la explotación sin modificar íntimamente la máquina productora, el vacuno. Del mismo modo el frigorífico no anulaba la lana, pero para extender la explotación hasta la carne exigía una modificación íntima, no solo del proceso técnico sino de los caracteres formales de la máquina" (445). De allí la necesidad del mestizaje; del merino no podía conseguirse un buen tipo de exportación. Eran las razas inglesas de más cuerpo y gordura, las indicadas para los nuevos mercados que se abrían.

Ya sabemos que en el año 1884 empezaron a instalar los Drabble un frigorífico en Colonia. Ante tal perspectiva, desde la Revista de la Asociación Rural se hizo un llamado a ampliar el mestizaje y la cruza con ovinos ingleses para responder a la previsible demanda: *"Así se ha venido a demostrar la conveniencia para nuestros ovejeros, de que den preferencia en algunos casos a la cruza de sus ganados con tipos de gran tamaño, que puedan adaptarlos a esa nueva aplicación o destino; el cual puede serles mucho más lucrativo que la producción de la lana, desde que les asegure igual provecho con mucho menos costo e inconvenientes. Sin embargo, agregaremos que casi no hay establecimiento de campo en la República Oriental perteneciente a ganaderos ingleses que no tenga grandes majadas mestizas de esa soberbia raza de Lincoln que produce animales tan carnudos, algunos de los cuales la misma casa de Drabble ha presentado en diversas Exposiciones y que pesaban más de 150 kilos"* (446).

Sin embargo, la mayoría de los estancieros orientales demostraron resistencia a embarcarse en la nueva orientación; no quisieron abandonar el merino. En realidad, en la Argentina, la rápida "desmerinización" no sólo se llevó a cabo por la demanda

del frigorífico, sino también porque los campos de su principal provincia, Buenos Aires, por ser bajos y húmedos, no eran aptos para un desarrollo equilibrado del merino. Ambos factores se conjugaron —junto al incentivo de los precios— para apresurar una transformación que allí fue irreversible. En nuestro país la situación era diferente. Nuestros campos predominantes, altos y secos, lograron producir muy buenos animales merinos y se desarrolló esa explotación con facilidad, ante la adaptación del animal a ese tipo de suelo. Por otro lado, las lanas merinas siempre se habían cotizado bien, y la cruza con razas inglesas, desmerecía su finura. La merina tenía una demanda especial —incluso se pagaba mejor— porque sólo con ella se podía producir ciertas manufacturas de lujo. La oposición que algunos estancieros desarrollaron contra ese mestizaje va desde las razones zootécnicas hasta las económicas. Es el caso de Luis de la Torre, quien desde 1884 escribía en la Revista de la Asociación Rural: *"Para modificar rápidamente las aptitudes de nuestro ganado ovino, hacia la precocidad y engorde, se cree en general que con algunos cruzamientos con el Southdown, Lincoln o alguna de las otras razas o variedades más renombradas en Inglaterra, el objeto se habría conseguido, sin tomar en consideración que tal modo de proceder destruiría la bien adquirida fama que nuestras lanas merinas han alcanzado, cometiendo al mismo tiempo, una verdadera aberración zootécnica, al pretender establecer una raza intermedia por medio del cruzamiento de dos que ni aún tienen la condición de pertenecer a una de las dos grandes divisiones típicas del ganado ovino"*.

Y más adelante proponía la selección, en lugar de la cruza: *"Económicamente lo que nos conviene es conservar y perfeccionar hasta donde sea posible, nuestras lanas merinas, tratando de conseguir, por medio de una selección atenta, desarrollar en nuestro merino la aptitud a la precocidad, engorde y tamaño; esto que en otros tiempos se creyó una utopía, ha dejado de serlo ya, y existen merinos, en Francia sobre todo, y en la República Argentina, en los que a la abundancia y belleza de la lana, se unen las otras aptitudes que dejamos referidas"*.

Si bien no se escuchó el consejo de Luis de la Torre de seleccionar —dentro de la misma raza— para conseguir carne y lana a la vez, aparentemente su opinión reflejaba la del grueso de los estancieros porque la cruza con ovinos ingleses fue escasa en estos años. Predominó el deseo de mantener la buena calidad de la lana merina, y también la permanente tendencia a no innovar, a no arriesgarse, a no realizar inversiones, que fue una de las características más típicas de nuestros hacendados.

Por lo demás, la producción de lana merina iba creciendo. Aunque lentamente, la contínua refinación de las majadas existentes fue señalando un leve aumento de la productividad por cabeza. A pesar de que los datos que tenemos en este sentido no son seguros por completo, los testimonios de la época coinciden en su existencia. Si el rendimiento de lana por cabeza ovina pudo ser considerado en 1873 de 1,150 kilos, veinte años después la situación cambió favorablemente. En el manual del ganadero de

1890, Pedro de Souza establecía que: "*Los rebaños mestizos en general producen, término medio, 1 k. 800 de lana sucia que rinde, término medio, 38 % después de lavada*" (447).

Años más tarde, en 1895, el jefe político del departamento de Florida, Daniel Muñoz, estimó que la productividad se había duplicado: "*...así si antes el promedio del rendimiento era de un kilogramo de lana por oveja, puede asegurarse que hoy día es de dos kilos, en las majadas comunes, sin contar las excepciones de raza fina, que son ya abundantes en este Departamento*" (448).

Este aumento de la productividad era un nuevo elemento que afirmaba al estanciero en la explotación del ganado ovino ya existente. El merino se adaptaba mejor al campo, se lo criaba sin mayores inconvenientes, y aunque el precio de la lana descendiera año a año, la desmerinización era un riesgo e implicaba una inversión elevada. El frigorífico de Colonia, como ya hemos visto, cerró sus puertas en 1888 ante la ausencia de buenos capones y corderos de carne en el Uruguay.

Capítulo IV
El mestizaje del vacuno

Introduccion

Las primeras importaciones seguras que conocemos de ganado bovino de raza se realizaron en 1859 (Durham) y 1864 (Hereford). Los hacendados progresistas que lo trajeron (Hughes, Young), fueron de los primeros en darse cuenta lo que significaba una crisis de superproducción o "plétora" bovina: cuando el país llegaba a su stock máximo de 8 millones de cabezas, su procreo no podía ser industrializado por el saladero ya que los mercados exteriores no aumentaban paralelamente su demanda. La solución era abrir nuevos mercados, los europeos. Pero al ser más exigentes, no se les podía enviar el preparado tradicional (tasajo) sino carne abundante y tierna. Para ello era necesario modificar el ganado criollo mestizándolo. La estructura de la ganadería tradicional debía evolucionar.

Como se aprecia, todo el proceso inferido era muy racional y lógico. Faltaba llevarlo a la práctica. Es cierto que a partir de 1859 entraron al país ganados finos y algunos —contados— estancieros iniciaron el perfeccionamiento de las sangres. Pero durante el período crítico de la campaña de 1869-75, todo se paralizó. Con el Militarismo se reanimó la tendencia, ahora respaldada por dos elementos que la harían perdurar: la paz política y el alambrado. Hemos analizado todo este proceso en el tomo anterior. Ahora queremos dejar bien aclarado lo siguiente: el mestizaje bovino (y las transformaciones técnicas que implicaba) en este período de 1886 a 1894 fue llevado a cabo por pocos criadores y tuvo escasa difusión. Por supuesto que, como se trata de un proceso acumulativo, el mestizaje llevado a cabo en estos años se sumó al realizado después de 1859 y por lo tanto había en 1894 muchos más animales mestizos que a fines de la década del 60. Pero así y todo, no hubo mestizos suficientes como para darle al país la solución a su problema de plétora. No los hubo para que pudiera instalarse un frigorífico ni para iniciar la exportación en pie. Es la prueba más concluyente de que en este período no se realizó el mestizaje, no ya de todo el stock bovino del país, pero ni siquiera de un porcentaje apreciable de sus

ganados que pudiera alimentar otras empresas que no fueran el tradicional saladero. Recién modificaremos cuantitativamente esa situación en los albores del siglo XX.

Por razones zootécnicas, el mestizaje era un proceso de por sí más lento que el cercamiento de los campos o el afianzamiento del ovino; y por lo tanto no pudo realizarse en cinco o en diez años como se realizaron estos. Pero aún considerando ello, es evidente que se llevó a cabo con extrema lentitud, más de cuarenta años, si tomamos 1859 como fecha de partida y 1904 (instalación del primer frigorífico) como fecha de concreción muy parcial del mismo. Y fue tal demora la que le impidió al país modificar rápidamente sus estructuras rurales. La modernización (que es el objeto de nuestro estudio global) había avanzado mucho con los elementos relevados en el tomo anterior: paz política, cercamiento, ovino, afianzamiento de la propiedad privada, la estancia entendida como empresa. Pero le faltó el vital factor del mestizaje bovino que no se concretó entre los años críticos de 1886-94. Se difundió en cierta medida (ya veremos cuánto), con determinados defectos, por parte de una minoría de criadores, pero no llegó al país entero ni convenció a la inmensa mayoría de los estancieros que seguían los métodos rutinarios y primitivos de explotación.

Esta precisión (que fundamentaremos en este capítulo) nos parece fundamental porque el proceso del mestizaje presenta una ambivalencia que ha provocado erróneas interpretaciones históricas. Una cosa es que él haya avanzado —como evidentemente ocurrió en estos años, 1886-1894— y otra muy distinta es que el ganado del país se hubiera mestizado —cosa que evidentemente no sucedió—.

Por otro lado, esto no quiere decir que no haya que valorar apropiadamente lo que significó esta continuación del mestizaje. Al contrario, debe destacarse que su sólo comienzo indicó la complementación necesaria del proceso modernizador de las estructuras agrarias. Cuando en la segunda década de nuestro siglo pueda considerarse ya terminado el proceso, el campo uruguayo habrá ingresado a la modernización. Pero ese ingreso se producirá con muchas rémoras (técnicas aún anticuadas, latifundio, minifundio, pobreza del desarrollo agrícola, monocultivo, dependencia del mercado exterior, etc.), y el mundo habrá también cambiado ya, junto con sus exigencias.

Por lo que ese tipo de economía "moderna" recién concretada, se revelaba ya como una etapa también a superar.

1 — Existencia de ganado mestizo

A) *Evaluación cuantitativa del mestizaje.*

En el año 1889, Elías L. Devicenzi realizó a pedido de la

Asociación Rural del Uruguay un censo de ganados del departamento de Maldonado. Comprobaba la "*poca dedicación [que] han demostrado hasta ahora nuestros ganaderos al mejoramiento de sus ganados, y por esta causa es que la mayor parte de los que tiene este departamento pertenecen a la raza oriunda del país, o sea a los ganados que se trajeron en la época de la dominación española... La raza denominada criolla es la predominante en los ganados... pues hasta la fecha muy pocos ganados de razas especiales se han introducido...*" (449). Era una descripción que correspondía en general a todo el país.

En el mismo año en el departamento de Salto, de mayor potencialidad ganadera que Maldonado, las razas inglesas puras constituian apenas el 0,3 % del stock bovino total, y sus mestizos llegaban a 1,3 % (450). Cuatro años después, el censo levantado por la Jefatura Política revelaba que los toros y vacas de pura raza eran sólo 106 (0,02 % del stock total), y sus mestizos 7.648 (5 %) (451). En el medio millón de bovinos que poseía el departamento, esos animales constituían islas en un mar de ganado criollo.

De 1893 tenemos datos de otros departamentos donde no existía una situación radicalmente distinta. En Flores, los animales puros constituian el 0,3 % de su stock bovino total, y sus mestizos el 10 %. En Rocha, los puros 0,05 %, y los mestizos 3 %. En Soriano, los puros 0,6 %, y los mestizos 23 % (la cifra mayor por departamento). En Florida, 0,2 % de puros y 7 % de mestizos (452).

A pesar de no poseer datos de todo el país, los aquí citados relevan a los departamentos más importantes y representativos de las diversas zonas de la República: Centro, Sur, Litoral. En todos ellos el panorama es bastante similar, si exceptuamos a Soriano; lo que revela la escasa entidad del mestizaje global.

Sin embargo, en la época, personas conocedoras del problema pensaban que el número de animales mestizos existentes ya era suficiente como para emprender nuevos caminos de comercialización, ya fuera por el sistema frigorífico o por la exportación de ganado en pie.

Un hombre de la categoría intelectual de Lucas Herrera y Obes, insistió en ello: "*Sabido es que existen cantidades de ganados mestizos y aún puros con los que podrían empezarse las exportaciones frigoríficas obteniendo utilidades... Se dirá que las cantidades de ganado fino son reducidas, pero es preciso convencerse de que tienen que serlo aún más las exportaciones frigoríficas en un principio por cuya razón es tan urgente el que empiecen, y entre tanto, como los ganados se pagarán en razón de lo que produzcan, los finos obtendrían precios altísimos... todos los ganaderos querrían colocarse en iguales condiciones y la mejora de los ganados se produciría espontáneamente...*" (453). Pero las cifras de los censos estaban demostrando que la situación no era como para provocar el optimismo de Lucas Herrera y Obes; con tan poco ganado mestizado disponible como el que contaba Uruguay resultaba difícil atraer a los frigoríficos. La

prueba es que uno solo se estableció aquí y a los cuatro años se retiró.

Una posición similar exponían los socios de la firma Young, Castro y Cía. en su petición de garantías para exportar ganado en pie en documento ya analizado. Pero estos carecieron de la prudencia de Herrera y Obes, porque a través de cálculos absolutamente desmesurados, afirmaron que había en el Uruguay más de medio millón de animales mestizos (454). Como sabemos, la petición fracasó, pero de haberse instalado la empresa hubiera corrido igual fin por carencia de los animales que buscaba para la exportación.

B) *Los registros genealógicos.*

La Asociación Rural del Uruguay abrió sus Registros Genealógicos para el ganado bovino de pedigree importado o nacido en el país en el año 1887. Los animales inscriptos en el período que estamos estudiando fueron los siguientes:

1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	total
22	39	29	61	32	14	23	6	226

Lo que hace una media de 28 animales por año (recién después de 1900 la inscripción superó los 200 anuales). De este total de 226, el 64 % correspondió al Hereford (146 cabezas), y el resto al Shorthorn, Polled Angus, Devon y Holandesa. Demostración precoz de una preferencia que luego analizaremos.

Interesa detallar también quiénes fueron los inscriptores de estos animales, para conocer su nacionalidad y la ubicación de sus estancias en las diferentes zonas del país (455).

Inscriptores de Hereford.

	cabezas
Eduardo Zorrilla (Río Negro)	9
The River Plate Land (Soriano y R. Negro)	18
Luis Mongrell (Paysandú)	4
Félix Buxareo (Montevideo)	10
Wendelstadt Hnos. (Río Negro)	14
Lessa y Barreiro (barraca en Montevideo)	3
Juan Rodríguez (Río Negro)	1
Juan I. Risso (Río Negro)	1
Francisco Noriega (Río Negro)	1
Diego Watson Bell (Colonia)	8
Ignacio Urtubey (Soriano)	1
Thomas Howard (Lavalleja)	1

Inscriptores de Shorthorn.

Leoncio Correa (San José)	6
Félix Buxareo (Montevideo)	4
Máximo Santos (Canelones)	2
Hugo Tidemann (Flores)	1
Luis Mongrell (Paysandú)	2
Wendelstadt Hnos. (Río Negro)	4
Diego Watson Bell (Colonia)	11
Roberto Mendoza (Río Negro)	2
Carlos Reyles (Durazno, etc.)	2

En primer lugar, adviértase la fuerte proporción de extranjeros entre estos primeros inscriptores, ratificación de cuanto dijimos en el Tomo I sobre su influencia en todo el proceso modernizador del medio rural. En segundo lugar, surge con evidencia el casi absoluto predominio del Litoral como zona receptora de estas importaciones, también ratificador de su condición de región relativamente más desarrollada de la República, como fue explicado con todo detalle en el tomo anterior.

Todo esto revela que el proceso de introducción de animales finos fue lento (media de 28 por año); que sus principales importadores fueron extranjeros conocedores ya de la calidad de los ganados de su país de origen; y que el Litoral siguió aprovechando de sus mejores tierras, de su cercanía al importante mercado bonaerense, de sus mejores medios de comunicación, del espíritu empresarial y emprendedor de sus estancieros, para constituirse en la región irradiadora de esta nueva etapa del progreso rural: el mestizaje del vacuno, como ya lo había sido antes de la introducción y afianzamiento del ovino y del cerco de alambre en el país.

Los datos que manejamos son seguros. La Asociación Rural, conciente de la importancia que tendría para la nación —y para los estancieros— una seria y correcta fiscalización de la pureza de sangre de los animales inscriptos en sus libros —que por eso sólo ya contarían con su respaldo— redactó un severo reglamento al respecto. Algunos artículos pueden dar una mejor idea de lo que decimos:

"Art. 1º — *Para ser inscriptos en los registros los animales bovinos o caballares importados o que se importen, es indispensable la presentación del certificado o pedigree auténtico de la pureza de su raza...*

Art. 3º — *Podrán ser inscriptas las crías obtenidas en el país, constatándose el certificado o pedigree de pureza de los padres...*

Art. 8º — *La Junta Directiva se reserva el derecho de mandar examinar los animales que hayan sido inscriptos y el de anular su inscripción siempre que encontrare motivo...*

Art. 12º — *Si se descubriese engaño en la inscripción, serán anuladas todas las inscripciones hechas por el mismo ganadero,*

quien quedará además inhabilitado para hacer figurar en los Registros animales de su propiedad —dándose publicidad del hecho" (456).

Lo firmaron el 22 de junio de 1887 el presidente Luis Lerena Lenguas y el Dr. Carlos María de Pena en calidad de secretario. La seriedad de las inscripciones estaba asegurada. Los animales que figuraran en esos libros contaban con el aval de la Asociación, y quienes los compraran tendrían la certeza de incorporar sangre pura a sus rodeos. Aunque pueda parecernos de poca monta, era una garantía nada desdeñable para el estanciero. Faltaba que se decidiera a extender el mestizaje.

Otros datos corroborantes de los anteriores sobre el número de animales finos importados los encontramos en nuestro cuadro "Importación de ganado de raza", elaborado a base de cifras oficiales. Dentro de este período los vacunos figuran con los siguientes números:

1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	total
2	32	20	136	11	13	8	6	—	228

Lo que hace una media de 25 animales por año. Aunque la cifra de cada año no coincide con la inscripción anual revelada en un cuadro anterior, la suma sí es la misma, porque aquí figura el año 86 con los 2 animales que hacen la diferencia con el total de inscriptos en el periodo. Es otra confirmación de las cifras que manejamos. Según declaración de los importadores esos bovinos vinieron fundamentalmente de Inglaterra (74 cabezas), Argentina (54), Bélgica (41), España (30), y en cantidades menores, Francia, Holanda y Alemania.

El predominio de los dos primeros países es explicable. En la época, Inglaterra era el país que tenía el ganado más perfeccionado del mundo; sacrificó la cantidad (insuficiente para abastecer su mercado interno por lo que debió recurrir a la importación) a la calidad (la venta de sus sementales compensaba parcialmente los egresos por la compra de carne para el abasto). Los nombres mismos de las razas más apreciadas (Hereford, Durham, Polled Angus, Devon) están denunciando su origen. Habiendo iniciado muy temprano el proceso de refinamiento de sangres (fines del siglo XVIII), a esa altura del siglo XIX sus ganados eran con mucho los más perfeccionados: engorde precoz, fijeza de caracteres raciales, potencia reproductora.

La explicación de que Argentina nos proveyera también de esos animales es igualmente sencilla. Había iniciado su proceso de mestizaje con anterioridad y no sólo poseía buena cantidad de ganado mestizo sino también considerable número de puros por cruza y animales ingleses directamente importados. En este sentido, los cabañeros argentinos, especialmente porteños, gastaron enormes sumas de dinero para proveerse de los mejores reproductores ingleses. Disputaron palmo a palmo con Australia y

Africa del Sur esas adquisiciones, y muchas veces salieron victoriosos, causando el asombro de los propios criadores ingleses que se veían pagar por un toro de 70 a 100 libras esterlinas, o más (457).

Todas las cifras que hemos manejado hasta ahora nos indican qué cantidad de animales puros se importaron o inscribieron. Para un país que en el período sufrió el problema de la "plétora" bovina (por lo que debemos suponer que contaba con 8 millones de cabezas), esas cantidades eran muy exiguas. Demuestran el interés particular de algunos criadores de avanzada más que el interés nacional por profundizar el proceso del mestizaje. Los nombres de los inscriptores —ingleses y criollos— señalan a una pequeña élite lúcida de estancieros que no temió a la inversión ni al cambio en procura de un perfeccionamiento de sus rodeos.

Pero importa ver también cómo debió realizarse el mestizaje y cómo se lo llevó a la práctica, aún dentro de ese reducido núcleo de conocedores.

C) *Evaluación cualitativa del mestizaje.*

El proceso de mejoramiento de las haciendas a través de la cruza o el mestizaje requería un mínimo conocimiento técnico.

En realidad, se trataba de dos métodos diferentes y desde el punto de vista zootécnico merecen distinto nombre. Por el "cruzamiento", toros puros servían de sementales a vacas primero criollas y luego mestizas para ir logrando el llamado "puro por cruza". Siempre se utilizaba como reproductores a los animales puros con lo que la posibilidad de retrogradar a las condiciones indeseables de la vieja raza criolla era casi nula.

Por el "mestizaje" el proceder era diferente. Obtenido un reproductor mestizo, un media sangre por ejemplo (fruto de la unión de un toro puro y una vaca criolla) se procedía con éste igual que con el toro puro, echándolo constantemente a los rodeos de vacas criollas. De tal manera los animales resultantes, aunque pudieran tener condiciones buenas para la venta por su peso y gordura, no presentaban la fijeza de la raza mejor y podían con el correr del tiempo volver los rasgos peores del ganado criollo. El "mestizaje" utilizaba animales de menor costo y no buscaba la perfección sino el rápido rendimiento económico.

Para transmitir los caracteres físicos de una raza animal a otra era imprescindible, por tanto, prestar atención a las cruzas, llevar registros donde figurasen las sucesivas crías, separar con cuidado el ganado refinado del común, hacerlos pastorear en potreros diferentes, atender especialmente su salud y atacar las enfermedades que los perseguían, y sobre todo, tener la perseverancia de continuar este trabajo durante varios años.

Un especialista en ganadería de la época, como Pedro de Souza, escribió en su manual que "*Por punto general, la mejora por cruzamiento se verifica por intermedio de los machos por tener éstos el privilegio de trasmitir con más seguridad los ca-*

racteres de su raza. Además con un solo ejemplar se pueden obtener muchas crías en varias hembras. Si se desea una raza intermedia se detendrá el cruzamiento en el instante mismo en que los productos posean los caracteres medios que se buscan, como por ejemplo la cuarta cruza. ...Cuando se trate de pasar a una raza todos los caracteres de otra, se continuará el uso de los machos mejoradores hasta la octava cruza, pues en otro caso se puede temer la degeneración por influjo excesivo de la raza indígena. Hasta entonces, los productos machos de un año arriba deben apartarse rigurosamente de la producción, debiendo emplearse los productos hembras cada vez más mejorados".

La graduación de la nueva sangre en las crías se calculaba de la siguiente manera: (458)

Cruza	Sangre
1ª	1/2
2ª	3/4
3ª	7/8
4ª	15/16
5ª	31/32
6ª	63/64
7ª	127/128
8ª	254/256

Recién con la octava cruza se consideraba haber obtenido un animal puro por cruza, cuyos caracteres tendrían fijeza y cuyas crías no estarían sujetas a degeneración.

Todo esto demuestra la necesidad de continuar el proceso durante varios años, sin fallar ninguno porque implicaría un retroceso, y permite suponer que ello requería una atención y cuidado especiales de los animales así tratados. Para lograr un puro por cruza había que esperar más de veinte años (tiempo de gestación más tiempo de que la cría estuviera a su vez en condiciones de procrear), empleando cada vez sólo reproductores finos y procurando que no se mezclara ningún animal común que pudiera deshacer la obra realizada hasta ese momento (*). ¿Se comprende el esfuerzo, la dedicación, y sobre todo la perseverancia, que debía ostentar el criador para lograrlo? ¿Se comprende, también, por qué, en estas primeras épocas, fueron tan pocos los estancieros que se embarcaron en tamaña empresa? Aún dejando de lado ahora lo que significaba la inversión en animales finos y cuidados adicionales, y tomando en cuenta sólo el trabajo ne-

(*) A comienzos del siglo XX un especialista en el cruzamiento, distinguido estanciero él mismo, el ingeniero Carlos A. Arocena, calculó que se necesitaban por lo menos 5 cruzas y 23 años para hacer de 50 vacas criollas, 50 vacas puras con ayuda del cruzamiento, estimando que el plazo era mejor fijarlo en 30 años, como término medio. (Véase a este respecto un libro editado en los albores del siglo XX, en 1915: Alfredo Ramos Montero: Manual de Ganadería y agricultura, pág. 31-32)

cesario, éste era considerado excesivo por la inmensa mayoría de nuestros ganaderos.

A lo sumo, y es lo que ocurrió con el común de ellos, traían o alquilaban un toro fino al que cruzaban una vez con las mejores madres que poseían, creyendo haber realizado así el "cruzamiento". Por lo que recién hemos visto, este era un proceder equivocado, porque lo único que se conseguía era animales apenas mestizados, y que rápidamente degeneraban. Con una o dos cruzas era imposible fijar los caracteres de la raza pura, y a pesar de tal evidencia muchos estancieros se quejaban de haber "realizado" el proceso de cruza y no obtener resultados. El verdadero "resultado" era un débil mestizo.

Además, como los toros finos costaban mucho dinero, algunos hacendados pretendían "ahorrar" no comprando ésos sino los de 1/2 o 3/4 de sangre que costaban mucho menos; pero también así eran de magros los productos que obtenían, resurgiendo con potencia los caracteres del ganado criollo a la tercera o cuarta generación. Decía el estanciero Lorenzo Hill en 1887: *"¿Qué costo podría alcanzar aquí un toro* [puro] *de 6 años? Contestamos que alcanzaría a 1.000 pesos. En cuanto a animales jóvenes de 2 años, las importaciones han sido muy escasas. Actualmente se están vendiendo mitad y 3/4 de sangre nacidos aquí"* (459). Con esos animales y mestizajes esporádicos, no podía lograrse un mejoramiento sensible de los rodeos.

Aún aquellos ganaderos que traían toros finos y no se asustaban por el gasto (como Reyles, Hughes, etc.), que eran una pequeñísima minoría, no habían realizado el proceso del cruzamiento con total suficiencia. Es muy ilustrativo que en la Exposición y Feria de ganadería de 1885, los jurados se quejaran de la inexistencia de los pedigrees de los animales expuestos, de su estado salvaje (!), y de su mala presentación:

"Es verdaderamente sensible que, prescribiendo el Reglamento la obligación de justificar el origen de los animales presentados, los señores expositores hayan prescindido de esa formalidad tan importante, desde que se establecían categorías fundadas en pureza de sangre y en edades. El Jurado se ha visto obligado a aceptar las simples manifestaciones de los expositores de ser los animales puros o mestizos y tener tal o cual edad. Esto último podía subsanarse por la inspección dentaria, como se intentó, teniendo que desistirse por ser una gran parte de los animales, de campo y completamente ariscos". ¿Se da cuenta el lector de que el Jurado no podía aproximarse al animal que iba a —quizás— galardonar, de tan chúcaro que era éste? ¡Y ésos eran los productos ya refinados! Resultaba lógica la queja del Jurado: *"Con este motivo, el Jurado debe hacer notar el poco esmero y cuidado con que se han presentado todos los grupos vacunos, haciendo aún más difícil la apreciación de animales que, a la carencia de genealogía, adolecen de defectos de formas, debidos tal vez en parte a su mal estado".* De ese reproche no escapó siquiera un criador progresista y reconocido como Hughes: *"El señor Hughes ha presentado un grupo considerable de mestizos Durham. Es de*

sentirse que este importante y progresista hacendado no haya podido presentar sus animales en mejor estado y condición —pues es muy difícil apreciar el mérito que existe en animales procedentes de los magníficos importados para la Estancia de "La Paz...".

Si éstos, que eran considerados los mejores productos del país, eran así, ¿qué podía esperarse del resto? ¿Qué confianza podía tenerse, incluso, en el valor del ejemplo, cuando muchos hacendados ni siquiera concurrían a las exposiciones? *"Es verdaderamente reprochable la indolencia o desánimo de los muchos e importantes ganaderos que poseen magníficos animales que han podido y debido exponer con provecho particular, haciendo conocer la importancia de sus establecimientos y con ventajas para el país, mostrando el adelanto de su ganadería"* (460). El reproche era justificado, pero la exposición de animales superiores no bastaba para conmover la rutina del estanciero común ni para convencerlo de que emprendiera tan trabajoso camino.

Al año siguiente, 1886, los diputados Máximo Fleurquin y Carlos Honoré presentaron en Cámara un proyecto de ley estableciendo la balanza de pesar ganado en las tabladas y saladeros de la República. Esto pudo haber constituido una recompensa para los escasos ganaderos que refinaban y un estímulo a hacerlo para los otros. Que el ganado comenzara a pagarse por kilo en pie y no por cabeza, sin discriminación, "a ojo", como se había hecho desde siempre, pudo haber tenido una resonancia favorable en la campaña. Pero la Comisión de Hacienda de Diputados que integraban, entre otros, Lucas Herrera y Obes, Carlos María Ramírez, Francisco Bauzá y Domingo Mendilaharzu, aconsejó su rechazo. El estado en que se encontraban nuestros ganados no era adecuado para introducir esa innovación: *"Bastará tener un ligero conocimiento del estado de domesticidad de los ganados que se faenan, especialmente en saladero, de la manera cómo ellos son conducidos y tratados, de los inconvenientes y serios perjuicios que muchas veces ocasionan las operaciones de recuento y encierros, para poder calcular lo que presentaría pesarlos en las balanzas proyectadas".*

Enunciaban otro obstáculo más adelante: *"...calcúlese lo que dificultaría toda apreciación, el no tener razas determinadas de ganados, encontrándose en una misma tropa animales de inmensas aspas y viceversa, de gran alzada y poco volumen, o viceversa, etc., etc...."* (461).

En pocas palabras, el ganado no estaba domesticado ni mestizado, por lo que pesarlo costaría un triunfo y resultaría contraproducente. El proyecto fue rechazado sobre tablas.

El saladero seguía comprando ganado criollo, la frontera con el Brasil siempre estaba abierta. Sin frigoríficos o compañías de exportación en pie, nadie en el país pagaba precios compensadores por el ganado refinado. Por lo tanto, el proceso del mestizaje en estos años fue lento, irregular, mal aplicado y de pobres resultados.

Similares dudas a las de los estancieros que trajeron ovinos tuvieron los que importaron bovinos finos. Y similar desorden en la mezcla de razas y tipos. Ya hemos señalado en el tomo anterior las características de las primeras introducciones. Los hermanos Hughes trajeron en 1859 los Durham (de los cuales el Shorthorn —cuerno corto— es una variedad), y los Young, en 1864, los Hereford. En 1874 llegaron los Devon y en 1887 parece haber sido Luis Mongrell el primero en experimentar con los Polled Angus, ya que poseía el famoso toro "Bard of Naughton", de rancio abolengo inglés (462).

Estas fueron las razas que más atrajeron la atención de nuestros criadores, y las que desataron opiniones encontradas acerca de sus respectivas virtudes y defectos. Mucho se escribió al respecto y cada uno quiso hacer prevalecer en el país la de su preferencia. Tal disparidad de opiniones fue posible por la escasa experiencia que todos tenían en la materia y los pocos cruzamientos que se habían llevado a cabo. Era lógico esperar que luego de pocos años, cuando se palparan los productos ya refinados por las nuevas razas, la polémica dejara de existir y la opinión se volcara a favor de un tipo determinado. Fue efectivamente lo que ocurrió, pero mientras tanto, todos los interesados (los importadores y criadores, que casi siempre eran la misma persona) trataban de salvar su inverción pregonando las virtudes de los animales que explotaban.

En el diario "El Pueblo", de Paysandú, por ejemplo, se exponía en 1886 la siguiente opinión:

"*Nosotros abrigamos la firme convicción de que de todas las mencionadas razas, la Devon es la que ofrece más ventajas a los criadores, estando muy por arriba de cualquier otra*". La razón que esgrimía el articulista era especialmente la de su precocidad: "*Creemos firmemente que de un rodeo de criollos Devon el tropero sacaría mayor número de animales gordos tempranos que de cualquiera otra raza*" (463). De la misma opinión eran los propietarios de la renombrada Cabaña Loraine, en Paysandú, quienes también destacaban su precocidad y gran desarrollo de carnes: "*...hemos optado por la raza Devon para corregir los defectos de nuestras haciendas bovinas tan degeneradas, por estar más en armonía con los caracteres de nuestros animales criollos. La raza Devon tiene las piernas más cortas, el cuerpo redondo, con una tendencia muy notable al engorde; sus huesos son pequeños y todo el esqueleto cubierto con grandes cantidades de carne, de la mejor calidad; y siendo igualmente robustos y activos que los criollos, nuestros rodeos tienen que ganar en todo y nada que perder con la introducción de la sangre Devon... Los troperos, abastecedores y saladeristas afirman que hay pocos novillos criados en nuestros campos que pesen más de 750 a 900 lbs., a los cuatro años de edad. Ahora bien hemos vendido muchos toros de la raza Devon que pesaban 1200 a 1400 lbs. de tres años de*

edad..." (464); como se ve, un poco de propaganda para los productos de la Cabaña no estaba demás, sobre todo cuando el artículo lo publicaba la Revista de la Asociación Rural y lo leían muchos estancieros, posibles compradores.

Sin embargo, pruebas objetivas que comparaban dos novillos, uno Devon y otro Hereford, realizadas en Inglaterra en 1889, no hablaban a favor del primero:

—	Edad días	Peso vivo kilos	Aumento diario de peso vivo en kilos	Peso de la res beneficiada kilos	Proporción del peso de la res al peso vivo %
Devon ..	1.088	793	0,728	538	67,89
Hereford	661	734	1,086	486	66,25

Y agregaba "Un criador", autor del artículo que exponemos: "*Por lo visto el novillo Hereford a los dos años de edad tiene tanto peso como el Devon a los tres. El aumento diario del Hereford es de 1,086 kilos, mientras que el Devon solamente aumentó 0,728 kilos diarios. Así es que no es extraño que todos los estancieros que se dedican al mejoramiento de sus ganados en el departamento de Paysandú, con excepción de dos o tres, prefieran la raza Hereford a la Devon. Un estanciero que se había dedicado a la raza Devon, la abandonó y adoptó la raza Hereford. El Devon le dió mal resultado en la primera cruza con el ganado criollo. Recién en la 2ª o 3ª cruza muestra un poco de tamaño, mientras que el Hereford en la primera cruzada es un animal de buen tamaño con lomo recto y anchas caderas*" (465). Esto revela los tanteos y las vacilaciones, las pruebas permanentes que tuvieron que realizar los estancieros hasta dar con el tipo que se adaptara a sus necesidades y a nuestro suelo.

Otra raza que al principio tuvo muchos adeptos fue la Durham, sobre todo su variedad Shorthorn. Principalmente influyó el ejemplo bonaerense, donde tuvo gran difusión. Era una raza precoz y de muy buena carne pero delicada, sensible a las enfermedades, que requería mucha atención y muy buenos pastos. Las fértiles tierras de la provincia de Buenos Aires le dieron sustento suficiente y su notoria precocidad la hizo muy estimada de los estancieros argentinos. En nuestro país también se trabajó con ella, saliendo en su defensa Luis de la Torre en un artículo publicado en 1885: "*Se ha dicho, sin tener verdadero fundamento para ello, que el Durham a pesar de las excelentes cualidades que posee como animal de carne, tenía el inconveniente de no adaptarse al tratamiento rústico a que por el sistema general de crianza aquí, se ve sometida nuestra raza criolla. Esta aseveración gratuita, que en la mayoría de los casos no es más que una disculpa para justificar en cierto modo la indolencia del ganadero, es combatida victoriosamente por el señor Grollier* [un experto francés

en esa raza cuyo artículo precedía al de de la Torre] *no con elemento técnicos, sino con los resultados eminentemente prácticos... que asignan al Durham un lugar preferente como animal susceptible de soportar los más rudos tratamientos adaptándose perfectamente al régimen más vulgar de crianza*" (466).

Sin embargo, en los Anales de la Sociedad Rural Argentina había aparecido poco antes un artículo de otro especialista francés donde se afirmaba lo contrario, y por las siguientes razones:

"*Desde luego la Durham necesita muchos y muy prolijos cuidados, el clima húmedo de Inglaterra y campos de yerbas finas, como sólo los tiene ese país... Todas las opiniones están de acuerdo en que el cuero del mestizo de Durham es de mala calidad, delgado y de poco peso, y en que proporcionalmente a las demás razas produce menos sebo que cualquier otra, siendo además perfectamente inapto para todo género de trabajos*". Conviene retener que si en la Argentina, donde tanto había avanzado ya el mestizaje, todavía se seguía pensando en función del cuero y del sebo como productos importantes del vacuno, cuál no sería el interés predominante en nuestro país, mucho más apegado a las formas tradicionales de explotación. Proseguía el artículo con esta conclusión que los bonaerenses podían aplicar, pero nosotros no:

"*Así se sostiene que la raza Durham sólo conviene especialmente en las inmediaciones de las grandes ciudades, para proveer a las necesidades del consumo por ser su carne de superior calidad, pero que debe proscribirse del interior porque carecerá ahí de aplicación o destino útil o conveniente y ventajoso para el criador*" (467). Esto parece haberse aceptado en el vecino país, porque el Durham prosperó en la provincia de Buenos Aires, que unía buenas tierras y excelentes pastos, clima húmedo (sobre todo en el sur), y el gran mercado de consumo de la capital. En las cercanías de Montevideo no se daban esas condiciones.

Lo que existía en nuestro país, y fue la causa determinante de la preferencia por el Hereford, era un sistema primitivo de explotación. La crianza a campo abierto, sin cuidados especiales, sin abrigos y sin aguadas artificiales requería una raza rústica, dura, aguantadora, que pudiera vivir no de pastos finos y abundantes a lo largo de todo el año —como la Durham—, sino de cualquier pasto en la cantidad que hubiera: mucho en primavera, poco en invierno. Y esa raza fue la Hereford. A medida que pasaba el tiempo y por lo tanto aumentaban las pruebas en su favor, se fue convirtiendo en la raza de cruza preferida hasta llegar a ser casi la exclusiva. Mucho se escribió destacando sus virtudes. Veamos algunos ejemplos que prueban el porqué de la preferencia de los ganaderos por ella. En 1887 escribió Lorenzo Hill: "*En cuanto a ganado vacuno poseo algunos Durham, pero prefiero el Hereford; estos son más robustos y tienen cuero más espeso; el Durham es una raza artificial, mientras que el Hereford es natural y más fuerte*" (468). Nótese que la caracterización de las razas daba la razón a Luis de la Torre cuando decía que los estancieros no criaban Durham por indolencia. Seguramente esa indo-

lencia influyó mucho en la preferencia por una raza que no exigía tantos cuidados; desde este punto de vista, el Hereford les resultó más "cómodo".

En 1888 una carta de Enrique Young anunciaba el envío para su estancia "La Palmera", en Río Negro, de un toro y dos vacas Hereford, justificando así la adquisición: *"En las condiciones de nuestros campos, haciendas y mercados consumidores hoy en día, es muy necesario buscar aquello que prometa mejor resultado tanto para el país como para las personas que incurren en gasto tan considerable como el que requiere la introducción de animales finos de Europa; y según he notado, en nuestro país esta raza por sus condiciones de temprano y gran desarrollo, de aptitud para sobrellevar bien los fríos del invierno y los calores y secas de nuestros veranos, y también su capacidad para engorde, la recomiendan mucho no sólo para el procreo de animales puros sino también para los cruzamientos que hay que hacer en los esfuerzos en vía de mejora..."* (469). Es cierto que el que esto escribía fue el primer introductor del Hereford en el país y tenía ya productos susceptibles de una buena venta, pero pensemos también que, con su capacidad económica, bien pudo traer cualquier otra raza si hubiera creído que daría aquí mejores resultados que el Hereford; el no haberlo hecho así revela, a nuestro juicio, que los animales mestizados con él eran los mejores que el país podía producir.

En el manual de ganadería de 1890 también la preferencia por el Hereford es definida: *"Creemos que las razas Hereford y Sussex convienen mejor que ninguna otra para mejorar la criolla. Algunos prefieren la Durham, pero esta raza no es más precoz que las primeras, y no tiene las cualidades que se requieren para ser alimentada a la intemperie. La Hereford y la Sussex son más rústicas; se alimentan con pastos que difícilmente sostendrían al Durham. Además, tienen el cuero más rústico, las guampas más resistentes para soportar el lazo y el yugo, condiciones muy importantes si se tiene en cuenta lo accidentado del país, y por consiguiente de los caminos y de los campos de labranza, que no permiten fácilmente la tracción por medio de caballos"* (470). Suponemos la sorpresa del lector al leer esto último; se valoraba también la fortaleza de los cuernos del Hereford para hacerlo tirar del arado! ¿Se quiere mejor ejemplo de la rutina y primitivismo de la campaña en la época?

Una empresa extranjera, Campbell y Cía. propietaria de la estancia "Santa Rita" en Guaviyú, también se inclinaba por el Hereford, y tenían por qué saberlo, ya que eran ingleses radicados desde hacía largos años en la nación:

"La ganadería, en este país, tomada en general, se halla todavía muy atrasada en comparación a la de nuestros vecinos los argentinos. Hay, pues, entonces, evidente necesidad de mejorar nuestra hacienda criolla, ya sea por cruzamiento o por selección, pues el ganado criollo es de malas condiciones para el engorde... Para llenar ese objeto, se debe elegir de las razas más precoces como la Durham o la Hereford. La primera es indudablemente

una de las mejores de Inglaterra; pero para nuestros campos en que la vegetación es tan variada, no se presta tanto como la Hereford, pues si no está en condiciones ventajosas, degenera. La Hereford tiene la ventaja de ser más rústica y es más propia para la gran crianza a la intemperie y con pastos pobres" (471).

Un mes antes, la misma empresa había enumerado en otro artículo los caracteres positivos del Hereford:

"...el inteligente criador debe apreciar en su valor la importancia de esta preciosa raza bovina para el mejoramiento del ganado indígena, por su gran tamaño, desarrollo temprano y rápido; por su fácil engorde con pastos ordinarios y formación de mucha carne en las partes más estimadas para el alimento, con la menor cantidad de hueso y predisposición para mantener la gordura; por ser muy rústica y estar protegida por una piel gruesa y por tener mucho vigor para soportar las largas marchas. Pero lo más notable en esta raza es la facilidad para estampar su color típico, que demuestra su pureza y antigüedad. Estas cualidades de la raza Hereford son precisamente los defectos observados en el ganado criollo, que no es raza, pues no tiene carácter propio y está compuesta de una infinita variedad de tipos, sea por cruzamiento casual o hecho sin ley ni método".

Destacaba luego las razones económicas que empujaban al mestizaje, ésas que fueron venciendo lentamente —con los años— la resistencia de los estancieros uruguayos. Ellas eran las que determinarían el cambio de rumbo y vencerían con el paso del tiempo a la rutina tradicional. *"La precocidad de una raza es una necesidad económica que se impone y es evidente que los animales que exigen cuatro años y más de entretenimiento y alimentación han cumplido su tiempo y deben desaparecer. Sería superfluo tratar de demostrar que es más ventajoso producir un animal vacuno que pese 400 kilos a los tres años, que otro que pese 600 kilos a los seis. El exceso de carne que se obtiene guardando un animal seis años, o sea 200 kilos, no es proporcionado al precio, a los riesgos y al interés del capital invertido, ni tampoco a los gastos de entretenimiento"* (472).

Todas estas opiniones prueban que los estancieros que se animaban a mestizar se volcaron finalmente al Hereford. Tanto las estadísticas de importación de ganados finos, como el color rojiblanco que fueron adquiriendo nuestras haciendas, hablan de su definitiva imposición.

3 — El mestizaje como inversión y el rechazo de los hacendados

A) *La prédica a favor del mestizaje.*

Por lo que acabamos de ver, fueron pocos los estancieros que

predicaron el mestizaje. Lorenzo Hill y Enrique Young —nótense los apellidos— eran excepciones. Los que demostraron mayor interés en hacerle "propaganda" eran: el gremio de los cabañeros (Carlos Reyles, la "Loraine", Campbell y Cía., etc.); los intelectuales (periodistas y políticos casi todos montevideanos); y la expresión minoritaria y progresista de una clase esencialmente rutinaria: la Asociación Rural del Uruguay. En alguna oportunidad los empresarios dedicados al fomento de las salidas no tradicionales para el ganado oriental —como Carlos R. Young, cofundador de la fallida empresa de exportación de ganado en pie— se añadieron a estas fuerzas. Con esto queremos señalar que la prédica a favor del mestizaje partió en lo esencial, de medios ajenos al rural típico, que no surgió de la masa de los estancieros y no podía surgir en muchos años hasta que no se convencieran éstos de la conveniencia y, sobre todo, de la ineluctabilidad de lo que si al principio fue riesgosa aventura terminó siendo necesidad.

La prédica vino desde afuera de la clase ganadera tradicional y hubo necesidad de insistir machaconamente durante años para que ésta emprendiera el cambio. Si lo aceptó —y no fue en este período— no se debió a su entusiasmo ni a su espíritu empresarial; fue a instancias de una propaganda persistente y a modificaciones económicas en la industrialización de la carne que lo volvieron inexcusable.

La función de la minoría progresista nucleada en la Asociación Rural fue importante y su fracaso propagandístico por estos años, reveló el abismo que la separaba de los estancieros comunes, la corriente mayoritaria.

Veamos algunos ejemplos de esa prédica que deben sumarse a los citados en el parágrafo anterior. En 1879 cuando el vapor frigorífico "Paraguay" llegó a nuestro puerto, el destacado ruralista Modesto Cluzeau Mortet apuntó las consecuencias que el nuevo sistema debía traer a nuestra producción agropecuaria: "*Los ganados que se compren para el consumo de las poblaciones europeas, no han de ser ya los que se producían para la fabricación del charque y del tasajo —que consumen en su mayor parte los esclavos del Brasil y de la Habana—. Para aquellos se necesitan carnes descansadas y en muy buena condición de gordura. También hay que notar que los pedidos no se efectuarán en épocas determinadas, es decir, cuando el ganado esté gordo. Hoy debe prepararse el productor a tener animales en buen estado todo el año y para ello como es natural tiene forzosamente que modificar sus sistemas*" (473). Desde esa temprana fecha de 1879 comenzó la Rural su propaganda a favor del mestizaje recurriendo a todos los medios: elogiando personalmente al hacendado progresista, incitando a la competencia entre los criadores, organizando exposiciones que excitaran la emulación, publicando los precios elevados a que se pagaban los ganados refinados, etc. Véase un ejemplo. El 31 de mayo de 1884 trascribió el artículo de un periódico inglés que anunciaba la compra de animales de raza por los estancieros uruguayos Eduardo Mac Eachen y Félix Buxareo, y lo comentó

en esta forma, típica de decenas de artículos similares que dedicó al mismo fin: *"Nos es sumamente satisfactorio ver que estos señores hacendados se esmeran en introducir animales de indisputable estirpe para el mejoramiento de nuestras crías de ganado. Sirva esto de ejemplo y estímulo a nuestros estancieros. Toda mejora de esta clase es un gran adelanto y todos los que trabajan y exponen sus capitales en refinar y mejorar nuestros productos, merecen el aplauso de toda la República"* (474).

También hombres de empresa, como Carlos R. Young, ayudaron en la tarea de convencimiento. A través de una serie de conferencias que, para llegar a quienes se proponía, dió en los salones de la Asociación Rural, buscó convencer a los hacendados. Comentándolas, decía el articulista de la Revista: *"Después de oír al conferenciante... no cabe duda con respecto al porvenir ...tenemos que prepararnos para la exportación de ganado en pie".* Era lógico que Young acarreara agua para su molino; en su análisis estudió uno por uno los métodos de industrialización y comercialización de la carne, y luego de haberlos desechado todos —inclusive el frigorífico— presentó como el más conveniente la exportación en pie. Pero aunque estaba realizando una tarea favorable a sus intereses, no por ello era menor la fuerza de sus argumentos. Ya fuera por el frigorífico o exportando en pie, el ganado criollo no servía; había la más imprescindible necesidad de mestizarlo, y es aquí donde puso el acento de su exposición. Porque "necesitamos mejorar nuestra ganadería, tanto en la clase como en los rendimientos" (475); esa era la base sobre la que cualquier nueva empresa —incluida la suya— podía triunfar.

Cuando en 1885 se trató en la Cámara de Diputados la propuesta, Lucas Herrera y Obes intervino varias veces para apoyarla. Es cierto que era un rural progresista, y por lo tanto su adhesión al mestizaje no podía causar sorpresa. Pero de sus palabras surge con claridad que muchos de los diputados que lo acompañaban en esa Cámara eran también partidarios de estimular la cruza y, por extensión, que los círculos de gobierno veían con interés la empresa.

"Yo me pregunto: ¿por qué razón buscamos, por todos los medios, estimular la mejora de las razas y la introducción de animales de sangre?... Si tenemos el convencimiento de que la industria tasajera ha tocado ya a su límite, que debe temerse su decadencia y no esperar su acrecimiento, porque es imposible; si sabemos positivamente que la industria frigorífica no es práctica; si tenemos también la persuasión, como lo revela el no querer dar garantía a una Empresa que se propone exportar ganado, porque se dice que es una ruina para el Estado, y tenemos, por consiguiente, la persuasión de que el negocio es ruinoso, ¿para qué estimular el desarrollo de la ganadería y la mejora de las razas? Deberíamos al contrario, combatir esa industria, para reemplazarla por la agricultura o por otra, porque lejos de ser de porvenir, sería una industria amenazadora.

"La prueba de que todos tenemos la convicción de que a

ese problema debe darse una solución favorable, se halla en que todos están persuadidos que debe estimularse la mejora de las razas y el aumento de los animales perfeccionados; que debe estimularse la mejora de los engordes; y es fuera de toda duda, de que hoy no queda otra esperanza que la exportación de ganado en pie" (476).

Lo que importa aquí subrayar es el convencimiento que existía en los medios políticos de la necesidad del mestizaje; se discrepaba en cuanto a las soluciones finales de comercialización (si congelado, si en pie), pero en ese ambiente existía uniformidad de criterio en cuanto a la necesidad de la cruza que no había —ni de cerca— en la clase que podía llevarla a cabo.

Los precios altos que a veces se obtenían por los animales refinados también fueron un buen elemento de propaganda que la Revista de la Asociación Rural empezó a publicitar tan temprano como en 1873. El 1º de diciembre de ese año publicaba un artículo donde comparaba los precios obtenidos de la faena de dos novillos: un mestizo Durham y otro criollo, originarios de la estancia de Ricardo B. Hughes. Mientras el primero producía un líquido (ya descontados los gastos de faena para ambos) de $ 19,42, el segundo sólo daba $ 11,82. La diferencia era muy considerable para la época: un mestizo casi era comparable a dos criollos; por lo que decía con razón el articulista: *"...si se toma en consideración el resultado de los productos de los animales mestizos de la raza Durham comparados con los criollos, se hallará que la diferencia más que compensa el mayor costo de los reproductores y el cuidado que demanda la cruza"* (477).

Una década más tarde en 1884, seguían utilizando los mismos argumentos, aunque el buen precio por los ganados refinados se pagara más en la Argentina que aquí.

Transcribía la Revista una nota aparecida en los Anales de la Sociedad Rural de la vecina nación:

"Mientras que un novillo de 3 a 4 años puede dar 350 libras de carne y hueso, que congelados se venderán cuando menos a 5 peniques en Londres, produciendo 875 $m/c., el mismo animal no da sino 1 1/2 qq. de carne salada (150 lib.) que a 5 1/2 F en el Brasil, donde mejor se paga, porque en la Habana sólo vale 36 reales fuertes, produce apenas 206 $ 2 reales m/c. Páguese todo lo que se quiera como diferencia en costo de preparación, de conservación, de fletes, residuos, etc., y siempre será resaltante la ventaja que dará la venta de la carne congelada. Debemos pues, para valorizar el vacuno vender su carne en otra forma que como tasajo" (478). Y esta vez la Revista no hacía comentarios, ¿para qué? Si a alguien le caía bien el artículo argentino era al estanciero uruguayo, obnubilado por el saladero, que no veía más horizonte que el tasajo. Poniendo por delante la diferencia de precios (más de 680 pesos argentinos) entre el animal para frigorífico y el animal para saladero, estaba plantando la semilla de la duda —que tardaría en fructificar— acerca de la conveniencia real de continuar con el ganado criollo.

B) *Factores que explican la lentitud del mestizaje.*

a) *El punto de vista de los hacendados.*

La mayoría de los hacendados esgrimió motivos diversos para justificar o disculpar su escaso entusiasmo por el mestizaje. Absorbidos por los problemas de su presente, muy pocos fueron los que se elevaron por encima de las contingencias para avizorar en el futuro la solución de sus problemas. Aferrados a ellos y a la realidad que tenían delante de los ojos, procuraron resolverla enseguida, dejando de lado medidas que si prometían una salida (y era sólo una promesa), la postergaba para un futuro indefinido.

En 1885 el problema grave era la plétora de ganados; se necesitaba una medida urgente que desahogara los campos sin provocar demasiadas pérdidas. La cruza, ¿era la solución? De ninguna manera, contestaban los hacendados por boca de "Nemo" en un artículo de la Revista de la Asociación Rural, donde combatía esa solución propuesta por Roberto Davison:

"Todo esto que dice el articulista es muy bueno; pero con todo, no indica el medio de que el país salga de sus grandes existencias de ganados, se contenta con pronosticar que si tenemos buenas razas de animales no nos faltarán compradores... Pero esto lo dice como si los ganados existentes no representasen valor alguno por la mala calidad de sus carnes duras. Lucidos estamos con su sistema: pues, según él, lo mejor sería hacer caso omiso del ganado existente, y apurarse en llenar los campos con ganados de razas especiales para después venderlas a los señores compradores ingleses que una vez que sean de su agrado, vale decir, carnes tiernas, no duda que vendrán. Mientras tanto viva el hacendado y el país entero como puedan...".

La posición era clara: ¿qué hacer con el ganado existente? El país no podía olvidar esa base apostando su suerte a un futuro incierto. *"¡Cómo! ¿Tendremos que estar cruzados de brazos hasta que tengamos animales que satisfagan a los señores abastecedores ingleses, sin buscar, en este interregno el medio de salir de los que poseemos, que aunque de carnes duras al fin son carnes?"*

El mestizaje según Nemo, era una solución de futuro, cuando las inmensas estancias rioplatenses se convirtieran en pequeñas cabañas-granjas. *"Entonces sí que será un disparate el criar ganados de poco rendimiento puesto que con el mismo trabajo pueden criarse aquellos que rindan mucho. Ya cuidará cada criador de hacerlo así, pero actualmente el mejoramiento de las razas, sin pensar en salir de los ganados existentes y sin tener segura salida para el porvenir, no diremos que sea un disparate, pero diremos que no es una necesidad urgente"* (479). Seguramente "Nemo" pensó que era un disparate, y con él, la inmensa mayoría de los hacendados angustiados por la plétora y por la urgen-

cia de librarse de ella. ¿Qué clase de "solución" era esa que no solucionaba el problema del momento?

El estanciero —y no sólo el saladerista— seguía atado al tasajo. Y el tasajo todavía tenía vigencia. Así lo expresó Benjamín Martínez, su acérrimo defensor, en 1891: "*...la práctica me ha demostrado que el tasajo tenaría consumidores en Europa, sin estar circunscritos a las clases proletarias y me ratifico en ello desde que tengo conocimiento de las expediciones que en mayor o menor escala se destinan a puertos como Driesde, Bilbao, Santander y otros de menor cuantía, lo que prueba que la semilla sembrada con tanto sacrificio está dando sus frutos, ellos son en pequeña escala para los que la sembraron pero produciendo beneficio al estado vecino, por la mayor cantidad de tasajo que exporta a dichos mercados, de lo que me felicito, porque esto demuestra que hay demanda del artículo*" (480). Ya hemos visto que el éxito del tasajo en Europa era una ilusión de Benjamín Martínez y sus compañeros de la Sociedad Nuevos Mercados. Pero en cambio se siguió consumiendo en Brasil, y en menor medida, en Cuba. No era un producto desahuciado, todavía, y mientras encontrara colocación en el exterior, los saladeristas lo seguirían produciendo. Para ello necesitaban el ganado criollo, y el estanciero continuó produciéndolo porque allí había una salida segura.

Hemos analizado en el tomo anterior lo que llamamos simbiosis perfecta del saladero y el ganado criollo. Había razones técnicas y económicas que los ligaban estrechamente. El cuero del criollo era más pesado y grueso que el del mestizo, y la salazón de cueros fue un rubro fundamental para los saladeros; al mestizar, el cuero se hacía liviano y más débil, lo que le restaba valor. Además, el novillo criollo tenía una distribución de la gordura que favorecía el proceso de desecación y salazón; el mestizo, por su grasa, absorbia mal la sal y cuando aquella se derretía le daba un feo gusto y color a la carne. Pero la razón principal de la coexistencia radicaba en que los consumidores de tasajo en el exterior pertenecían a las clases pobres y no podían pagarlo más allá de cierto nivel de precios. Ese nivel no debía sobrepasarse so pena de no encontrar colocación para el producto, y por lo tanto, contribuía a determinar el precio de compra de los ganados por el saladerista.

Ahora bien, un novillo mestizo, producto de importaciones o montas caras, objeto de mucho mayor cuidado en la estancia, pastoreado en potreros especiales y permanentes, ¿podía ser adecuadamente pagado por el saladerista? No; no podía comprarlo, se lo impedía la propia pobreza de sus mercados de consumo. El saladero actuó así, y su papel en esto es decisivo, como un freno al mestizaje; en realidad lo desalentó. Porque si el ganadero ya tenía una salida para su producción criolla, ¿para qué ponerse a refinar si la única industrializadora de carne de la época no le podía pagar sus costos? Múltiples documentos ratifican esto que decimos. Un artículo de "El Siglo" publicado en la Revista de la Asociación Rural en 1889, sostenía: "*Será en vano que se predique la necesidad y hasta la conveniencia de mejo-*

rar las razas por medio de cruzamientos con otras más finas: la experiencia demuestra que el saladerista no paga por el animal mestizo un precio capaz de compensar los gastos que demanda no sólo el cruzamiento, sino el cuidado excepcional de productos que no deben ni pueden ser sometidos al pastoreo primitivo. Lo único que puede provocar en pocos años una revolución en el régimen de nuestras estancias, es la seguridad de que un animal bien cuidado puede venderse a precio remunerador, y éste no lo dan ni pueden darlo, los saladeros y la elaboración del tasajo..." (481).

El propio Carlos Genaro Reyles, un innovador en materia de cruza, le confesó a Lucas Herrera y Obes, el desaliento que lo embargaba por los precios que obtenía en el país para sus animales mestizos. Narraba este último en la Cámara de Diputados: "*¿Qué se va a hacer con un novillo que cueste su producción 25 pesos, cuando no se puede venderlo sino a 15 pesos? Es claro que abandonarlo, gastar 25 pesos para vender a 15... Lo que me decía el Sr. don Carlos Reyles, descorazonado, en sus últimos días: yo he hecho grandes desembolsos de dinero, he gastado enormemente en perfeccionar mis ganados por el sistema estabular, y sin embargo, no me pagan por mis ganados sino 15 pesos, lo mismo que se paga por cualquier otro animal inferior, y por consiguiente, estoy tentado a abandonar este sistema...*" (482). Y si era Reyles uno de los más fuertes y progresistas estancieros del país; ¿qué opinión podía tener el resto?

Una similar a la que expresó Benjamín Martínez en 1882: la cruza no era rentable. Y no lo era porque el grueso de las exportaciones del país consistía en artículos cuyos mercados de consumo tenían bajo nivel de vida y no podían abonar precios elevados. Por consiguiente, el industrial no pagaba un precio elevado por el novillo que compraba. Sólo podía comprar baratos novillos criollos:

"*La exportación de carnes preparadas procedentes de ganado agronómico* [es decir, refinado], *tendría que sufrir la competencia del de estado libre, porque, aún siendo mayor el rendimiento de aquel, no estaría en proporción su producto con el precio que su dueño estableciese para cubrir los gastos inherentes a esa clase de ganado y la utilidad relativa del capital invertido; precio que el exportador no podría pagar porque sería mayor que el de venta en los mercados consumidores; por ejemplo, la carne tasajo se paga, término medio, de cinco a seis cts. libra por buena clase, valor insuficiente para lucrar con ganado agronómico, y esto aunque el saladerista halagado por el mayor peso del animal mejore en proporción la más alta oferta que le convenga hacer por ganado en estado libre.*

"*La carne conservada en tarros o cajas de lata, tiene un valor de 12 a 13 cts. libra, según informes, pero como esta preparación demanda mayores gastos y a veces pérdida por simples defectos de elaboración, no permite al interesado excederse en el precio de los ganados que consume, esto es, relativamente al que paga el saladerista, de lo que resulta que para dar mayor impul-*

so a la exportación de carnes que tanto importa al interés rural y comercial, es inútil preocuparse de la producción del ganado agronómico" (483). Adviértase que la argumentación no es torpe; los estancieros y saladeristas se afirmaban en la realidad para expresar esas convicciones. No era rentable la inversión: las viejas fábricas no podían pagar adecuadamente lo que costaba un novillo mestizo.

Y si esto era así, ¿entonces no convendría seguir aprovechando el ganado criollo y su bajo costo de producción? Fue lo que pensó el diputado Domingo Lamas, dándole un vuelco total al problema. ¿Por qué nos quejamos del ganado criollo si ningún país del mundo puede producir más barato un bovino? Al contrario, ¿por qué no aprovechamos la baratura de nuestros medios de producción, para incrementarla? Dijo en la Cámara de Diputados, en 1885: "*Bajo el punto de vista nacional nos conviene que aprovechemos más y más los agentes naturales de producción antes de entrar a dar mayor perfeccionamiento a nuestra industria agrícola: debemos ganar primero con la cantidad, reservándonos para ir ganando después en la calidad. Creo... que en vez de contrariar el aumento del ganado, nos conviene que siga su procreo... y debemos aprovecharnos antes de los campos disponibles, esto es, extender nuestra producción, utilizando preferentemente los agentes naturales que tengamos desocupados y que son gratuitos para el país..., antes que recurrir al esfuerzo de brazos y capitales... En Europa escasea el suelo y se ha tenido que recurrir para obtener mayor producto a grandes sumas de capitales, y a la multiplicación de trabajo; les faltaba allí el agente barato que nos sobra a nosotros. Ahora bien: si pretendemos perfeccionar nuestra ganadería con el esfuerzo del trabajo y del capital, tendremos que producir forzosamente más caro que Europa; porque Europa tendrá durante mucho tiempo más barato esos dos agentes para la producción*" (484).

En suma, lo que Lamas proponía era continuar y ampliar el sistema de nuestra ganadería extensiva, aprovechando sus bajos costos de producción para incrementar nuestro stock. En otro momento pudo no haber sido una idea descabellada, pero si Lamas estaba en la Cámara en ese instante, era para resolver si el Estado garantizaba o no a las empresas exportadoras de carnes frescas. Es decir, estaba allí para contribuir a resolver el problema de la plétora de ganado criollo. Y —como lo hemos dicho tantas veces— esa plétora producía tal procreo que nuestros mercados no lo absorbían. Se podía abrir nuevos mercados (Europa era el único posible); pero Europa no aceptaba el tasajo, quería carne abundante y tierna, ya fuera fresca o congelada, que nuestros novillos criollos no proporcionaban. Con sus ideas Domingo Lamas no hacía más que encerrar el país más firmemente aún, en el callejón sin salida del ganado criollo. La solución no estaba en cómo aumentar el ganado criollo (el problema en ese momento era su exceso, precisamente), sino en cómo transformarlo para que el nuevo mercado lo aceptara.

Dentro del gremio ganadero, algunos pensaron que los ga-

nados criollos podían servir para la exportación en pie. Fue una posición defendida en varias oportunidades por Lucas Herrera y Obes, por ejemplo. Sostenían que a través de una alimentación correcta —que ya sabemos no existía en el país— se podría lograr un engorde adecuado que haría aceptable en Europa a nuestro ganado. La Sociedad Rural Argentina también compartía esas ideas. Contestando a un cuestionario que le había hecho llegar el Ministro de Hacienda argentino en 1888, sobre posibilidades de exportación del ganado criollo, se expidió así: *"La calidad de la carne de nuestro ganado vacuno, dicen los señores Sansinena y Cía., que la hace inadmisible en los mercados extranjeros, no proviene de defectos de raza, sino de la manera de criarlo y engordarlo. En absoluto no puede decirse que el ganado criollo, agregan los señores Drabble hermanos, no pueda servir al consumo extranjero por la calidad de su carne, pero tiene sí grandes defectos, reconociendo por principal causa lo anormal de su engorde"*. Luego de citar a tan calificados exportadores, la Sociedad concluia: *"Queda entonces en evidencia, y esta evidencia será luego mayor, que los ganados argentinos están en condiciones de alimentar a la Europa, por más que un espíritu pesimista o el egoísmo comercial explicable, pretendan en nuestro propio país lo contrario sin fundamentos decisivos"* (485).

¿A qué "egoísmo comercial explicable" se estaba refiriendo la Rural Argentina? Probablemente fuera a los cabañeros, quienes, habiendo importado a gran costo reproductores finos, buscaban salvaguardar su inversión impulsando al máximo la cruza. La misma situación se dio en nuestro país; ya vimos cuánto influyeron las cabañas en la prédica a su favor. Si esta no se difundía, sus inversiones en ganado fino se iban a pique. Este problema de las inversiones, que analizaremos después, debe ser por lo menos mencionado aquí. No mestizar también significaba ahorrarle a la clase ganadera unos cuantos millones de pesos. Para lograrlo es que muchos estancieros se hicieron "partidarios" de la selección natural, es decir, la depuración de la raza criolla por sí misma. Pero que esto no constituia una solución lo probaba el hecho de que sus mismos defensores —por ejemplo, Félix Buxareo Oribe, destacado rural— se convirtieran con posterioridad en fuertes importadores de ganado fino.

* * *

En resumen, todos los motivos anotados: existencia del ganado criollo, permanencia del tasajo y el saladero, no rentabilidad inmediata de la inversión, su cuantía, etc., eran los aducidos por los grandes estancieros y los saladeristas para evitar comprometerse con el mestizaje.

Repetimos que no les faltaban razones para pensar así; pero la suya (en el caso de los hacendados al menos) era una visión equivocada y miope de sus propios problemas. Demasiado sumergidos en las contingencias diarias, pocos fueron los que se dieron cuenta —y ya hemos anotado las excepciones— que la salida del

país y de la clase productora no era sencilla ni inmediata; que requería un esfuerzo largo y tenaz por modificar las condiciones —casi naturales— de la materia prima que producían para hacerla acceder a nuevos mercados capaces de absorber *toda* su producción *a un precio remunerativo*. Pero para modificar había que invertir, y mucho. No era un proceso que produjera resultados inmediatos, como el alambrado, que afianzó y delimitó la propiedad privada. O una segunda línea de defensa que permitiera capear temporales climáticos y económicos, como el ovino. Pero era la única salida posible para un país que había modernizado bastante su estructura rural y no podía ya dar marcha atrás. La solución radicaba en seguir invirtiendo para modernizarse completamente.

b) *Los críticos de la ganadería tradicional.*

Los políticos e intelectuales (casi todos miembros del patriciado empobrecido y ya sin tierras), sostenían una opinión casi unánime en cuanto a la causa principal de la lentitud del mestizaje: la desidia de los estancieros. Hay muchísimos testimonios de estas fuentes, que si bien tomaban en cuenta otros factores secundarios, hacían recaer todo el peso de la responsabilidad en la forma primitiva de la explotación rural y en la mentalidad atrasada del hacendado.

La mayoría de los cabañeros, como es natural, apoyaron este punto de vista. Habían arriesgado demasiado al importar sus sementales para permanecer indiferentes ante lo que ellos también calificaban de "incuria" del hacendado tradicional. Políticos e intelectuales por su parte, poseían, en general, una visión más amplia del país —y no sólo del campo—, y por su propia condición abarcaban sus preocupaciones intereses mayores que los estrictamente rurales. Eso los habilitó para ver más lejos en el futuro y elevarse del acontecer cotidiano —que obnubilaba al hacendado— previendo con elogiable lucidez, que la salida no sólo del campo sino de todo el país que de él dependía todavía, consistía en impulsar la refinación del stock bovino para conquistar mercados insaciables.

De allí la prédica que desarrollaron en favor del mestizaje y también el ataque abierto a los hacendados por su resistencia a emprenderlo.

Rómulo Chopitea, que había viajado a Inglaterra y hablado con importadores y carniceros ingleses, escribió en la Revista de la Rural, en 1891, lo que éstos le habían expresado sobre nuestro ganado: "*...me decían que para mantener el negocio de ganados del Río de la Plata,... no era lo que convenía esta clase de ganado chúcaro nuestro y mucho menos bueyes viejos demacrados; que podrían mandarse con buen éxito bueyes, pero que fueran muy bien encarnados, mestizos y sobre todo que comieran bien desde un principio a bordo la alfalfa y el maíz. ...el caso es que sean mansos, alfalferos y graneros, y que hagamos porque*

nos den... comodidades inmediatas de embarque... Es un error figurarse que animales no acostumbrados a comer pasto cortado y maíz, que tienen larga cornamenta abierta, con la cual pasan intranquilos y sin poder comer a gusto todo el viaje, que beben mal y poco, puedan llegar en buenas condiciones a Inglaterra" (486). Todos esos defectos eran claramente atribuibles a la cría primitiva que no había variado grandemente desde los tiempos de la Colonia, y que los estancieros tradicionales se empeñaban en conservar. Véase como describía Carlos Reyles a estos estancieros en su novela "Beba":

Para mestizar: *"Había que hacer grandes gastos y él* [Quiñones] *no estaba por esas novedades. Invertir en un toro Durham o Hereford quinientos o mil pesos, cuando a quince había comprado los suyos desde que el mundo era mundo, le parecía locura imperdonable. Como la mayor parte de los ganaderos del país era rutinario, trabajaba como le habían enseñado sus padres y sin salirse del mezquino círculo en que éstos lo habían hecho, con los mismos procedimientos primitivos e irracionales de ellos, sin alcanzar a comprender, por otra parte, que hubiera otra cosa mejor, y riéndose para su capote de los mocitos de la ciudad, que con un libro de zootecnia debajo del brazo y la cabeza llena de viento, salían al campo a probar fortuna"* (487). El testimonio de Reyles reviste singular importancia: él mismo era uno de los más destacados cabañeros del país —siguiendo la obra de su padre Carlos Genaro—, conocía personalmente a los que describía, y la novela citada es, además, contemporánea del período que estamos estudiando: 1894.

Otros hombres la emprendieron con más violencia contra los estancieros. José Gras, nuestro Cónsul en Marsella escribió al presidente de la Asociación Rural Luis Lerena Lenguas, en 1887: *"Los estancieros acomodados que pueden hacer todo eso* [transformar su latifundio en inmensa granja] *no lo hacen en general por haraganería y por ignorancia: viven opulentamente en la capital y sus hijos se crían en la universidad amenazando infestar más tarde al país de malos abogados. Van a la estancia como a una excursión campestre para la esquila o un aparte, y como en la estancia no suelen tener más que unos ranchos desvencijados, llenos de pulgas y telarañas, que hacen contraste con los palacetes que tienen en la capital, se apresuran a volverse hasta la esquila del año que viene, gastándose todo lo que la estancia produce en lujos caros e inútiles"* (488). Si esto era cierto para los propietarios ausentistas, también lo era para los que vivían en la gran estancia, que si no mandaban sus hijos a la universidad ni disfrutaban de "lujos caros", tampoco se preocupaban de variar su producción y aumentar sus ganancias. Tal persistencia en la rutina desalentaba a cabañeros como Enrique Suárez que escribía en 1895: *"Encontramos a cada paso el sistema de cría de ganado criollo en sus maneras más nacientes todavía: donde nace y crece todo junto, sin separar jamás, ni por rara curiosidad, los animales de diferentes sexos y edades, hasta que el tropero viene y lleva lo que ha engordado o le conviene. Y sin embargo muchas veces*

hablamos de exportar ganados a los mercados europeos... No es extraño muchas veces que el criador se sienta cansado de su tarea y se desaliente en su empresa, cuando observa prácticamente la indiferencia que reina entre la mayoría de nuestros estancieros por salir de la rutina de criar el vacuno criollo de escaso peso y difícil engorde" (489).

Si la mayoría de los grandes ganaderos no refinaba no era por falta de dinero. Era lo que pensaba por lo menos J. Vicente Barber, antiguo rural que residía en Inglaterra y buen conocedor de nuestra realidad. En una carta a Lucio Rodríguez Diez le dijo en forma pintoresca: *"Ayer en conversación con uno de los exportadores, me dijo, hablándole en el sentido indicado y en nuestro idioma: "Vayan a paseo los estancieros uruguayos, ofrecíles en remate toritos lindísimos y sólo vendí uno —no tienen ánimo para nada—". ¿Cómo se entiende esto? No podrá ser por falta de dinero, pues bien sabemos que el chimichurri no falta a esos hacendados. ¿Por qué no tratan de mejorar sus ganados vacunos y caballares?... Yo aquí tan lejos de las escenas de mi vida antigua, lloro los descuidos, o por mejor decir, la pereza del mayor número de los estancieros, que sólo empiezan a despertarse de su letargo cuando se encuentran sofocados con miles de animales de raza inferior, sin poder negociarlos, porque la carne no sirve para remitir a Inglaterra en estado de congelación"* (490).

Sin embargo, hombres de conocimiento e inteligencia superiores como Lucas Herrera y Obes, seguían insistiendo en que nuestros ganados criollos eran aptos para la exportación. Escribió en "El Siglo" de 1893: *"El error está en atribuir la corpulencia o la gordura del ganado únicamente a la raza, siendo por demás sabido que depende sólo de ella la precocidad para el desarrollo o la disposición para asimilar los alimentos transformándolos en grasa. Un Durham adquiere todo su desarrollo en 3 o 4 años; llega a gran engorde en reducido tiempo. Una de nuestras "alimañas", como les llama "La Razón", necesita 6 o más años para formar uno de esos bueyes... no menos corpulentos que el Durham aún cuando con menos pulpa y más osamenta que aquel, necesitando tal vez doble tiempo o alimento para adquirir igual estado de gordura. Esa es la diferencia de nuestro ganado con el de raza inglesa..."*. Pero esa diferencia era esencial, como él mismo reconoció: *"Pero el cruzamiento con las razas vacunas inglesas es una necesidad imperiosa, no porque la carne de nuestros ganados sea inservible para el abastecimiento de los mercados europeos, lo es porque su falta de precocidad y de disposición al engorde, consecuencia lógica del sistema pastoril y casi primitivo de nuestras estancias, hará que sea un pésimo negocio criar ganados que exigen 6 u 8 años para llegar a completo desarrollo, cuando pueden obtenerse en la mitad de tiempo; ganados que exijan doble cuidado para obtener un engorde satisfactorio, y ganados que en los 500 kilos de peso a que lleguen den doble cantidad de huesos que un Durham en condiciones semejantes. Pero todo eso está bien distante de poder justificar la afirmación de que la calidad*

de carne de nuestros ganados obsta a ser llevado en pie para el consumo europeo; es cuestión de precio, no de calidad" (491).

Estas manifestaciones de Lucas Herrera y Obes tienen mucha importancia porque era un rural muy escuchado en su ambiente. Pero adolecían de una falla esencial. Aún aceptando que la carne del novillo criollo bien criado y alimentado fuera aceptada en Europa (y sabemos que no lo fue, no sólo por los testimonios contrarios que hemos visto, sino porque no se estableció en el país ninguna empresa para llevarlo a cabo, cosa que hubiera sucedido de haber tenido razón Herrera y Obes), el argumento no servía para mejorar el régimen de explotación tradicional: simplemente confirmaba a la inmensa mayoría de nuestros hacendados la vigencia del ganado criollo tal como estaba siendo criado. El articulista creía que el refinamiento era necesario porque la precocidad y capacidad de asimilación del bovino inglés harían ganar tiempo y dinero; pero no se daba cuenta que al latifundista que ya obtenía crecidas ganancias y una colocación segura con su forma primitiva de trabajo, ese argumento no lo tentaba. Al contrario, si Herrera y Obes decía que la carne criolla era buena para la exportación, seguiría criando como hasta entonces, no tomando en cuenta que él agregaba que ese ganado debía ser bien alimentado y cuidado. Así, si no toda la argumentación de este destacado rural debe ser rechazada, sí hay que rechazar sus consecuencias, porque sin quererlo no impulsó al mestizaje. Los estancieros se quedaron con la parte de su razonamiento que les convenía: la carne criolla era buena, pero no lo acompañaron en su complemento que establecía que había que mejorar los cuidados al animal, y menos todavía cuando insistía en la necesidad de mestizar para aprovechar una mayor precocidad y capacidad de engorde.

Quizás, en su defensa honesta de los intereses del país, Lucas Herrera no se percató de que al defender lo existente (el criollo) estaba trabando el desarrollo de lo único deseable para el país (el mestizo). Esto lo vio con claridad Carlos Reyles: *"Lo que hace falta es que los Gobiernos... se den prisa en secundar los esfuerzos de los criadores progresistas, en allanarles el camino, en favorecer por todos los medios imaginables la multiplicación de las razas de sebo acreditadas en Europa, tales como el Durham y el Hereford. Desde el punto y hora en que tuviéramos una buena cantidad de animales en condiciones de ser exportados, la exportación vendría necesariamente, como cosa caída de su propio peso"* (492). Primero, el animal refinado y en buenas condiciones; recién después, la exportación.

Sobre este tema de si nuestro ganado era apto o no para la exportación hubo en 1893 una importante polémica en la prensa montevideana. Daniel Muñoz desde "La Razón", y Martín C. Martínez apoyado por Lucas Herrera y Obes desde "El Siglo", se enfrentaron para pronunciarse el primero por la negativa y los segundos por la afirmativa.

Daniel Muñoz, de cuyo estilo incisivo y franco tenemos muchos ejemplos, inició su ataque no sólo a nuestros ganados, sino

también a los estancieros que los criaban (por la forma en que los criaban), con un artículo aparecido el 15 de enero: "*Con el sistema charrúa de criar vacas a la buena de Dios, no tendremos en mucho tiempo una res exportable, con excepción de Reyles, Ilarraz, Macció y algunos otros pocos hacendados que se preocupan de refinar y seleccionar sus ganados, obteniendo los resultados que se ven en los precios de Tablada, pues cuando ellos venden sus novillos mestizos a $ 20 y $ 25, se pagan los criollos a $ 10 o $ 12. La Provincia de Buenos Aires ha importado de Europa miles de animales finos en 4 o 5 años, mientras nuestro país apenas habrá traido un centenar, por cuya razón el mestizaje se ha generalizado allá mientras que aquí son muy contados los que han refinado algo*".

Dos días después, Martín C. Martínez salía a refutarlo desde "El Siglo": "*Puesta la cuestión como lo hace "La Razón", es insoluble: ¿por qué no se exporta en pie o por el frigorífico? Porque no tenemos, según ella, carnes decentes. ¿Y por qué no tenemos carnes decentes? Porque el saladero no paga la pena de trabajar mejor las gorduras. Es un círculo vicioso, del que no hay salida. La oferta y la demanda rara vez surgen la una primero que la otra: es preciso que subsistan coetáneamente. Así, cuando se vea que hay compradores que pagan mejor los ganados con gorduras apropiadas, habrá quien se dedique a producirlas. Entre tanto, como principio tienen las cosas, hay que empezar con lo más pasable que se tenga*". Como se ve, es la misma idea de Lucas Herrera y Obes: aprovechar lo existente; nuestro mejor ganado criollo era apto para la exportación.

El 20 de enero Daniel Muñoz aportó datos que le había proporcionado un corredor de frutos porteño sobre la exportación en pie de ganado argentino a Inglaterra: Buenos Aires exportaba 20.000 reses en pie anuales y por contrato debía pesar cada novillo un mínimo de 800 kilos. Lo que le hacía exclamar: "*Busque el colega con candil en nuestro país animales de ese peso, y no ya 20.000, pero ni 50 encontrará. Y en los contratos para el Brasil el mínimum de peso exigido es de 500 kilos (46 arrobas). Se precisan por lo menos tres de nuestros "conejos con guampas" para llegar a ese peso*". Y agregó lo que para nosotros resulta esencial en su razonamiento, y recién considerábamos como la falla más grave en las ideas de Lucas Herrera y Obes: "*Esto es lo que conviene enseñarles a nuestros ganaderos para que se convenzan de que están perdiendo lastimosamente el tiempo con los ganados criollos, mientras que nuestros vecinos refinan a toda prisa para abrirse mercado en Inglaterra...*".

Al día siguiente Martín C. Martínez se ratificaba en su posición que, como ya hemos visto al analizar la de Lucas Herrera —que se le asemeja— no era irrazonable. Luego de repetir argumentos anteriores concluia expresando: "*...es absurdo esperar a tener ganados con gorduras especiales para recién entonces pensar en la exportación, pues es al contrario, la demanda del artículo la que puede estimular su producción*". Aquí Martínez estaba confundiendo dos cosas diferentes. La "demanda" del artículo, la

carne, existía ampliamente en el mundo y sobre todo en Europa, como ya lo hemos demostrado antes. Lo que no existía en el país era la carne apropiada —abundante y tierna— que el mercado requería. Y por no existir es que no se establecieron empresas de exportación en pie ni frigoríficos. El frigorífico no se establecería hasta que no hubiera materia prima adecuada (ganado mestizo); y la prueba de que en estos años el Uruguay no la tenía es que el único existente se retiró a los 4 años: el de Colonia.

Ese día y el siguiente terció en la polémica Lucas Herrera y Obes. Como entre otros temas laterales, ésta había tocado el de la comparación del ganado oriental con el argentino, Herrera expresó: *"Si hay algo que consideraba fuera de cuestión, es la superioridad de nuestras carnes en principios nutritivos y sápidos sobre las argentinas* ...[éstas] *son más abundantes en agua y menos en principios nutritivos y sápidos que las orientales, debido no a razas o modos de crianza, sino a la calidad de pastos y aguadas, así como a la topografía de uno y otro país"*. Pero para ambas, seguía diciendo, el sistema frigorífico presentaba dos graves imperfecciones que las desmejoraban: la congelación dilataba los poros de la carne, tornándola esponjosa con el deshielo; y formaba en su superficie una corteza o cáscara que le quitaba buena vista. De ello deducía que *"es un error creer que no se exporta carne vacuna por sistema frigorífico por ser aún un problema su conservación, pues científicamente dejó de serlo hace muchos años. El problema es puramente económico: siendo grandes los gastos es preciso sufragarlos con carnes que debido a los defectos señalados, es necesario vender en Europa como de tercera clase o peor"*.

A esto contestó con acierto Daniel Muñoz: *"No somos tan legos en la materia para desconocer que criollo por criollo, nuestro ganado supera en calidad de carnes al argentino. Pero no se trata ya de carne criolla, buena tan solo para el tasajo, sino de carne de animales finos, que es la única exportable como lo demuestra el fracaso que han tenido los ensayos hechos con ganado criollo, cuyas carnes eran consideradas como de tercera en los mercados europeos"*. Allí estaba el nudo del problema: aún cuando pudiera exportarse nuestro ganado en Europa se le consideraba (y lo era) inferior. Por eso insistió Daniel Muñoz en el punto clave de la cuestión: si se les decía a nuestros estancieros que el ganado criollo era bueno para la exportación no harían nada para mejorarlo, y menos aún refinarían, cerrándose, por lo tanto, el único camino de acceso al mercado europeo. *"Hacer creer a nuestros hacendados que los ganados que crían son tan buenos como los mejores de la Argentina es simplemente alentar la incuria y la desidia mientras nuestros vecinos se apresuran a mejorar sus razas y a fomentar la industria ganadera abriendo nuevos mercados, comprendiendo que el tasajo va en decadencia y que su consumo irá decreciendo a medida que se generalice la exportación de animales en pie"*. Y terminaba su serie de artículos con un chispazo de su clásico humor: *"De lo único que pueden enorgullecerse la mayor parte de nuestros hacendados es de ser criado-*

res de cuernos, porque eso sí: podrán los ganados tener poca carne y menos grasa, pero en cuanto a astas, no se puede pedir más, pudiendo decirse de algunas reses lo que dijo Quevedo respecto de aquel famoso narigudo: Erase un toro a un par de astas pegado!" (493).

Creemos que a esta altura del análisis ha quedado demostrado que no teníamos animales aptos para la exportación a Europa. No los teníamos porque no refinábamos y no refinábamos porque, según las opiniones de los hombres antes citados, la mayoría de los hacendados era demasiado perezosa, atrasada y apegada a su sistema tradicional de explotación rural. Muchos —como estudiaremos más adelante— comenzaron a preguntarse el porqué de ese tradicionalismo rutinario y hallaron la respuesta en el régimen de la gran propiedad.

c) *Precio del ganado de raza.*

Un factor que no hemos tomado en cuenta hasta ahora pero que reviste significación por varios motivos, es el precio del ganado de raza. Por un lado, nos da una idea de las considerables inversiones realizadas por los criadores o cabañeros para mejorar su producción. También explica parcialmente otra de las razones de la resistencia de los ganaderos comunes a refinar. Nos permite además comprender el volumen considerable de gastos que para este período representó la importación de animales finos, y cómo se atrevieron a soportarlo sólo contados rurales, los cabañeros, ya trabajando como hombres de empresa.

En los parágrafos anteriores hemos anotado algunas referencias aisladas: Lorenzo Hill que en 1887 calculó el costo de un toro importado en 1.000 pesos; Carlos Reyles, quien les atribuía un valor de 500 a 1.000 pesos. Son cifras elevadas pero congruentes con otros datos que tenemos del período. Por ejemplo, cuando Zacarías Saralegui adquirió en Francia, en la renombrada Cabaña Corbón, un buen lote de animales Durham, los presentó a remate en 1889. Carlos Reyles compró un toro, el Duc de Victot, en 3.500 pesos; Estanislao Zeballos, de Buenos Aires, otro en pesos 1.300 y el más barato lo adquirió Federico R. Vidiella en pesos 400. Las hembras, compradas en su mayoría por Vidiella también, se vendieron en $ 400 (494). Eran sumas considerables, aún para hombres de la potencialidad económica de los citados. Recuérdese que en ese año el precio del novillo para saladero sólo alcanzó un promedio de $ 14,41, y aún suponiendo que a Reyles le pagaran —cuando le pagaban— $ 25 por sus novillos mestizos, el famoso Duc de Victot le costó 140 veces más, sin contar los cuidados especiales, forrajes, pesebre, etc. que luego iba a requerir. Pero no todos los animales finos valían esas sumas.

En 1891, Lucio Rodríguez Diez publicó en la Revista Rural una serie de precios de reproductores finos que estaban más al alcance de nuestros hombres de campo. *"Hoy se pueden obtener en Inglaterra toros buenos* [Durham] *de dos años, por un precio me-*

dio de £ 60, pudiéndose también comprar malos por £ 25, y muy superiores por precios de fantasía que suben de £ 1.000". Esas 60 libras representaban casi 300 pesos, y los que se vendían a precios de fantasía alcanzaban los $ 5.000; sin embargo, los ganaderos argentinos los pagaron para sorpresa y contento de los criadores ingleses. En Francia, seguía diciendo Lucio Rodríguez, se podían comprar toros Durham en 1.500 francos, es decir $ 280 uruguayos, pero no tenían "gran nobleza de sangre". En cuanto al Hereford, "se pueden obtener reproductores en Inglaterra por un precio medio de £ 50 cada uno" (495), o sea $ 235, sin contar flete, seguros, alimentación en la travesía, etc.

Si no eran precios que estuvieran fuera del alcance de muchos estancieros, resultaba difícil convencer a un hacendado rutinario, como el "Quiñones" de Reyles, que había pagado sus toros a $ 15 "desde que el mundo era mundo", que gastara 15 ó 20 veces más en comprar un animal que además desconocía. Como los cabañeros que importaron el ganado fino se dieron cuenta de ello, trataron de obviarle ese gasto a los estancieros comunes poniéndoles a disposición sus animales por un precio equivalente al que siempre habían pagado por un buen toro. En una palabra, se los alquilaron.

Luis Mongrell, quien había fundado una de las primeras cabañas del país en Paysandú en 1887, publicaba los siguientes avisos de los servicios que ofrecía: (496)

"Reproductores bovinos

Orange	*Durham*	*servicio garantido*	$ 20
Egerton	*Hereford*	" "	$ 20
Wellington	"	" "	$ 20
Toro	*Holandés*	" "	$ 20
Toro	*Angus*	" "	$ 20"

Este "servicio de reproducción" también se ofrecía para equinos y ovinos, y rápidamente se generalizó en las cabañas como una salida compensadora de las escasas ventas que hacían de animales finos.

Otro medio que los cabañeros también emplearon para difundir la buena sangre en los rodeos generales, fue ofrecer en venta animales con cierto grado de cruza, descendientes de los que ellos importaban. Naturalmente, eran mucho más baratos y por ello facilitaban las ventas. Así por ejemplo, en la cabaña de Luis Mongrell se vendieron, desde 1889 a 1896, 30 toros Hereford puros (por cruza) de 100 a 250 pesos y 16 toros Durham puros (por cruza) de 80 a 250 pesos, además de razas equinas y ovinas. En el remate que realizó en marzo de 1891, vendió toros puros Durham de 2 años en $ 200 y toros puros Hereford de 8 meses en $ 173 (497).

Lo mismo hacía Carlos Reyles en su cabaña. En el remate que efectuó en noviembre de 1894, vendió vacas puras Durham

a $ 48 y dos hijos de aquel Dur de Victot (por el que había pagado $ 3.300), en $ 215 y $ 110 [illegible].

Federico Vidella en su "Cor[illegible]" [illegible] Toledo, puso a la venta en 1890, toros puros Durham de $ 100 a $ 250. Los de 3/4 (2ª cruza) y 7/8 (3ª cruza) se ofrecieron al módico precio de $ 30 a $ 50 (499). Adviértase cómo los cabañeros trataban de poner su mercadería al alcance de todos los bolsillos. Lo malo era que si algún estanciero se animaba a gastar 30 ó 50 pesos en un 7/8 de sangre y no sometía el mestizaje a todos los controles necesarios apartando sus descendientes del ganado común, al poco tiempo resurgía con fuerza la raza criolla. El hacendado pretendía entonces haber emprendido seriamente la "aventura" del mestizaje para no conseguir ningún resultado, y encima, haber "tirado" la plata.

No mestizaría sólo quien pudiera pagar el precio de animales refinados sino también quien supiera cómo hacerlo. No era una cuestión de dinero exclusivamente; era un negocio para quien también tuviera espíritu de empresa, permeabilidad al cambio y conocimientos.

* * *

Desde un punto de vista económico, calcular la inversión requerida para modificar cualitativamente al ganado criollo es asunto complejo. Es necesario, además, hacer distinciones de índole técnica y social.

Si se deseaba obtener como resultado final "puros por cruza" la inversión requerida era muy crecida. Durante 20 años por lo menos, como hemos ya visto, era necesario utilizar sementales puros que no podían ser siempre los mismos para evitar futuros problemas de consanguinidad (muy difíciles de manejar en esta época primitiva) o incluso los de la disminución de la potencia reproductora. A este costo de los toros puros requeridos (que puede calcularse, según los precios ya reseñados y considerando unos 10 sementales para un rodeo de 800 vacas, en $ 10.000), hay que agregarle la construcción de nuevos potreros para tener bien separados los rodeos con su considerable gasto en el alambramiento, los pesebres para los animales de raza y el aumento del personal. De seguro la inversión total no bajaría de los $ 20.000, lo que estaba fuera del alcance de la mayoría de los hacendados nacionales a excepción de los grandes propietarios. Si consideramos que Carlos Reyles, el estanciero escritor, en sus 36 suertes pudo tal vez obtener hacia 1890 una utilidad de unos $ 46.000 —cifra nada exagerada por cuanto el rendimiento de la estancia estudiado para ese año asignaba a cada suerte una utilidad líquida de $ 1.345— llegamos a la conclusión de que los grandes hacendados podían permitirse la inversión. Débese notar, empero, que ella incluía riesgos —como la falla de los sementales, las enfermedades a que los puros estaban más expuestos por falta de inmunidad que los criollos, etc.— que debieron gravitar con fuerza también en lo económico.

Si el hacendado se conformaba con obtener toritos cruza de media sangre, alquilando a un cabañero los sementales puros, el rodeo criollo podía mestizarse con sumas mucho menores. El alquiler de esos sementales no era mayor según los datos, de $ 20 por vez y el servicio estaba garantido. Naturalmente que esos rodeos, fruto de mestizar un media sangre con vacas criollas, sólo producían novillos relativamente aptos para la industrialización frigorífica pero no productos que a su vez pudieran ser vueltos a utilizar en la continuidad del mestizaje. Comprando un solo toro de raza pura, un barato Hereford por $ 200, el rodeo recibía durante más tiempo mejor sangre aunque las regresiones a la larga volverían a manifestarse y las novilladas resultantes no serían muchas, considerando que un toro de raza a lo sumo podría servir a 80 vacas. Pero la escasa inversión compensaba el resultado menguado. A ella sin embargo debiera agregarse otra vez el necesario complemento en todo el proceso del mestizaje: la división en más pequeños potreros. La suma total requerida no descendería entonces de los $ 1.000. Ella, comparada con la utilidad que rendía una suerte en 1890, o sea $ 1.345, era sí muy elevada para el mediano y pequeño propietario pero perfectamente posible para el grande. De lo que se deduce que el problema de la inversión no era grave en ninguno de los dos casos para los fuertes hacendados; que era imposible la cruza para los pequeños y medianos, y muy dificultoso —si no algo más— el mestizaje también para ellos. Fue en este último grupo social que la ausencia de crédito rural provocó —desde este ángulo— los estragos más formidables. Sólo una política monetaria liberal unida a cierto tipo de asistencia técnica, hubiera paliado la situación de los pequeños y medianos hacendados, los más interesados ante el escaso rendimiento de sus reducidos fundos, en proceder a un cambio de fondo en la estructura económica rural. Pero esto era imposible que sucediera en los años críticos. El crédito era monopolizado y brindado en condiciones leoninas por la oligarquía orista; la asistencia técnica, en un Estado que carecía todavía de enseñanza agronómica y veterinaria, impensable.

d) *La ansiada "Cabaña del Estado".*

De los precios reseñados se infiere que aún cuando la inversión, si se deseaba una cruza o un mestizaje de buena calidad, era elevada, no estaba fuera del alcance de los grandes ganaderos, quienes de seguro gastaban más en buenos padrillos de raza para cruzarlos con sus yeguadas criollas y ganar las tradicionales "pencas". Los hacendados argumentaron en general que se debía invertir demasiado dinero en un proceso riesgoso que a muchos no había dado resultado. Acostumbrados a recurrir al Estado para resolver todos sus problemas, enarbolando siempre la bandera de que lo que era bueno para los hacendados era bueno para el país, trataron en este caso también de descargarse del costo de la inversión transfiriéndosela al Estado. Habiendo

estudiado ya tantas actitudes similares de los rurales en su relación con él, ésta no puede sorprendernos. Si el Estado se hacía cargo de comprar los reproductores finos y corría los riesgos que su cuidado demandaba, al estanciero le hubiera costado baratísimo mestizar y recogería los frutos sin haber aportado (ni arriesgado) nada.

Empezaron esta campaña tímidamente. En una carta que el estanciero Roberto Davison mandó a "La Nación" en 1885, apenas si se proponía lo siguiente: en vez de acordar garantías para empresas extranjeras que exportaran carne fresca, había que darle al Poder Ejecutivo "...*amplias facultades para que impuesto de las razas de animales vacunos y lanares que conviene cruzar con nuestros ganados... se acuerde, no un 6 sino 20 y 30 % como garantía a los capitales que se empleen en la compra de padres reproductores en los países que los tengan... y aún más, ofrecer un buen premio a los que introduzcan una cantidad determinada de esos animales al país...*" (500). En 1885 y 1887, como ya hemos analizado, la Asociación Rural en sendos petitorios reclamó el apoyo financiero oficial para fundar por lo menos una Cabaña Modelo.

Más tarde, en 1888, fue el Presidente Tajes, estanciero él mismo, quien se interesó ante Luis Mongrell, propietario de la Cabaña "Lucio Rodríguez", para comprarla a nombre del Estado y "*convertirla en una Haras Nacional con el fin de acelerar el proceso de la selección y mestización de la ganadería nacional*" (501). Un posterior desacuerdo sobre el precio a pagar por ella, hizo que la solución del asunto se postergara indefinidamente. Luego, ya en plena crisis del 90 y cuando el Estado estaba buscando disminuir desesperadamente los gastos presupuestales, el asunto no fue siquiera considerado.

Juan José Segundo, diputado por Cerro Largo, presentó a la Cámara en 1894 un proyecto de ley que disponía el establecimiento de cabañas municipales en los departamentos de Rocha, Treinta y Tres, Cerro Largo, Tacuarembó, Rivera y Artigas. Los llamaba "departamentos esencialmente criadores", forma disimulada de expresar que eran los más atrasados del país, los que mayor cantidad de ganado criollo sin ningún refinamiento poseían. Con buen criterio buscaba financiarlas con el producto "del impuesto de exportación de ganado en pie por la frontera terrestre de la República" (502), gravando así una de las causas del atraso de esos departamentos: teniendo en frente los saladeros brasileños que les seguían comprando ganado criollo, ninguno se había sentido tentado de refinar. Sin embargo, el proyecto no tuvo futuro; pasó a la Comisión de Hacienda de Diputados que lo archivó.

El intento de los estancieros de que el Estado les pagara el refinamiento, sorprendentemente, fracasó esta vez. Creemos que fue factor determinante de ello la penuria financiera del Estado a consecuencia de la crisis del 90. Tendrían que hacerlo solos.

e) *Conclusiones.*

Argentina había iniciado antes que nuestro país el proceso de cruza y mestizaje, y lo había extendido considerablemente. El censo levantado en 1895 en la Provincia de Buenos Aires demostraba que frente a un 50 % de ganado criollo había ya un 49 % de mestizo (503). Muchas causas se conjugaron allí para apresurar el refinamiento.

En primer lugar, hay que señalar que contaban con un gran mercado de consumo interno: la ciudad de Buenos Aires. El abasto capitalino siempre exigió carnes abundantes y tiernas y las pagó mucho mejor que los saladeros. Refinar, aunque fuera sólo para abastecer ese consumo, se reveló redituable; luego ese refinamiento fue capacitando a los rodeos para su aceptación en el exterior. Los bonaerenses, que habían iniciado la exportación de ganado en pie para Inglaterra en 1890 con apenas 653 cabezas, ya en 1895 mandaban casi 40.000 (504), y el número llegó al doble a fines de siglo.

Como Inglaterra sólo aceptaba carnes mejoradas, esa nueva salida impulsó la difusión del mestizaje y lo perfeccionó. Los cabañeros no dudaron en invertir fuertes sumas en la importación de sementales ingleses porque tenían asegurada la venta de sus productos. Ya hemos señalado las cantidades importantísimas que pagaron a los criadores ingleses por este concepto. Historiadores de este origen calculan que entre 1885 y 1908 los argentinos importaron más de 12.000 Durham y 55.000 Lincoln, a un promedio de £ 70 por los primeros y £ 15 por los segundos. Para el período que comprende 1880-1910, estiman el gasto de los cabañeros argentinos en Gran Bretaña en 2.5 millones de libras esterlinas (505), o sea, casi 12 millones de pesos uruguayos; poco menos que el presupuesto total de la nación en un año. Los uruguayos no realizaron ese gasto, ni de cerca. Con tan considerable aporte de sangre nueva, las haciendas bonaerenses no sólo estuvieron pronto en condiciones de llegar en pie a Europa; también fueron congeladas, y desde mucho antes. Numerosos frigoríficos se establecieron en la Argentina en la década del 80. De los modestos envíos realizados en 1884 y 1885, pasaron en 1895 a exportar 1,5 millones de kilos de carne vacuna congelada (506). Y este fue otro poderoso aliciente para confirmar la viabilidad del proceso de mestizaje y extenderlo.

No debemos olvidar otros factores que jugaron a favor de Argentina. Era un país "papelista" y los estancieros obtenían créditos liberales. Estos dos hechos revisten singular importancia. Mientras el hacendado argentino pagaba sus costos a papel: arrendamiento de tierras, salarios y gastos generales, realizaba a oro casi todas sus ventas al exterior, embolsando la diferencia —siempre tan marcada en aquel país— entre una y otra moneda. Esto le permitió no sólo una capitalización más rápida, sino una mayor disponibilidad de dinero para ampliar sus inversiones, por ejemplo, comprando ganado fino. Además existieron en la Argentina bancos que otorgaban créditos con facilidad al hacendado. En

el tomo anterior hemos visto cómo Domingo Ordoñana mencionaba con envidia al banco de la Provincia de Buenos Aires que no cesó de apuntalar la obra progresista (y también la especulativa) de los estancieros porteños; y hablaba con envidia porque el Uruguay nunca tuvo nada semejante. Ambos hechos importan pues ayudan a explicar la ventaja que Buenos Aires nos llevó en materia de refinamiento.

Finalmente, hay que destacar que en la otra orilla el saladero fue desapareciendo progresivamente. Frente a la mucho mayor existencia de ganado que poseían, la incidencia del saladero como freno al mestizaje fue menor. El saladero sobrevivió en las provincias más atrasadas, donde la perduración del ganado criollo le alargó la vida. Es el caso de Entre Ríos, por ejemplo, al otro lado del Uruguay y tan similar a nuestro país en éste y otros hechos. El mismo censo de 1895 que reveló el mestizaje de la mitad del ganado de la provincia de Buenos Aires, mostró también que en Entre Ríos había sólo 19,2 % de ganado mestizo y 80 % de criollo; no era casualidad pues ello dependía *"del funcionamiento de sus numerosos saladeros* [y de que] *en esa época era ya la única provincia argentina que dispusiera de esos establecimientos"* A lo que hay que agregar que *"el ganado bovino se exportaba además en pie para el consumo de los saladeros del Uruguay y para Chile y Brasil; esa circunstancia contribuía a retardar la mestización o incitaba a mantener el ganado criollo no obstante que entre el precio de éste y el del mestizo había ya una diferencia a favor del último del 50 %"* (507). Algo análogo sucedió en nuestro país.

* * *

Intentemos resumir lo que hemos analizado en este capítulo. ¿Qué elementos explican la lentitud del proceso del mestizaje en este período?

En primer lugar, hay que destacar que la explotación tradicional del vacuno criollo seguía dando buenas ganancias como lo hemos visto al estudiar el rendimiento de la estancia. Sobre todo si el estanciero era un gran propietario, sus gastos de explotación eran mínimos. No había aguadas artificiales, ni bosques protectores, ni cultivos especiales que alimentaran al animal en estaciones de escasez. Los salarios que se pagaban eran miserables ($ 10 mensuales o menos), y alcanzaba con tener 4 ó 5 peones para mantener un rodeo de otros tantos miles de cabezas. Aún cuando hubiera crisis económica y los precios de los novillos descendieran, el gran estanciero continuaba ganando. Y si el precio le parecía muy bajo, siempre estaba abierta la frontera del Brasil donde esperaban, insaciables, los saladeros riograndenses. Y el latifundio, no debe olvidarse, caracterizaba nuestro régimen de propiedad privada de la tierra.

Es el saladero el segundo factor a retener. Su permanencia desalentaba el mestizaje y aseguraba la continuidad del ganado criollo. Mientras el cuero salado que producía encontrara mercado

en Europa y mientras el tasajo siguiera vendiéndose al Brasil, el saladero persistiría. Y para que él subsistiera tenía el estanciero que continuar trabajando con el ganado criollo. La simbiosis entre ambos, de la que ya hablamos, los mantuvo vivos; cuando uno murió, desapareció el otro; pero ello no ocurrió en este período.

El mestizaje era una operación cara. Ya vimos que un toro Hereford o Durham, nacido en el país, valía 100 ó 200 pesos. Había que esperar largos años para obtener resultados, y a veces por riesgos siempre posibles, no se obtenía ninguno. ¿Cómo lanzarse a empresa tan aventurada? Además, en el caso de triunfar y lograr mejores productos, ¿quién los pagaría de acuerdo al dinero y al trabajo invertidos? Esta fue la queja mayor: no había nadie en el país que pagara bien por mestizos. Los saladeros no lo podían hacer, y otras formas de comercialización (exportación en pie) o industrialización (frigorífico) no existían. Entonces, ¿para quién mestizar? Nuestro reducido mercado interno —a pesar de la importancia de Montevideo— no tenía fuerzas para alentar por sí solo semejante proceso. Ya vimos cómo, por el contrario, la violencia de la crisis del 90 redujo la capacidad adquisitiva de la población urbana que debió disminuir su consumo de carne. Por lo tanto, y podemos repetir la pregunta porque los estancieros de la época se la habrán repetido muchas veces, ¿para quién mestizar?

Muchos contemporáneos compartían la opinión de Lucas Herrera y Obes de que si se exigiera "para exportar carnes especiales, pagándolas en consecuencia" (508), nuestros estancieros hubieran introducido mejoras en la explotación y logrado engordes y carnes adecuadas. Pero esto implicaba pedir que se establecieran empresas exportadoras o frigoríficos antes de que hubiera materia prima suficiente con la que poder trabajar. ¿Era concebible pedirle a los capitalistas, ya fueran nacionales o ingleses, que realizaran los gastos de instalación y luego se sentaran a esperar que el país produjera los animales que ellos necesitaban? ¿No era una ingenuidad esperar que esos capitalistas —que vendrían guiados por su afán de lucro— soportaran pérdidas mientras los estancieros uruguayos se convencían de la necesidad de refinar? Compréndase que, en este sentido, el problema se planteaba en estos términos: ¿qué tenía que venir primero, el frigorífico o el mestizo? Naturalmente los estancieros querían que primero viniera el frigorífico (o la exportación en pie) para tener la colocación asegurada de su producción y no correr riesgos. Pero naturalmente también, los frigoríficos no se iban a instalar en un país que no tuviera materia prima para industrializar. Si fueron a la Argentina lo hicieron porque allí el mestizaje del ovino había avanzado mucho y encontraron qué exportar; a su ejemplo progresó también el mestizaje bovino y comenzaron a congelar vacunos. Pero allí, como en otras partes, el mestizo nació primero, y luego aparecieron las formas de su industrialización. Por todo esto creemos que la interpretación correcta es la siguiente: sin mestizos no hay frigoríficos, y no al revés. Cuando éste se instale claro que

impulsará vigorosamente la cruza; pero sólo se instaló cuando el país tuvo suficientes animales mestizados para darle trabajo.

Otro factor a tomar en cuenta para entender por qué no avanzó mucho el mestizaje, es que éstos fueron años críticos para el país. De la crisis proviene no sólo la baja en los precios de los productos rurales, sino también la total retracción del crédito. Es cierto que los estancieros nunca habían disfrutado mucho —ni poco— de él, pero la crisis les cerró ese camino a cal y canto. Con ausencia de crédito y precios en baja era más difícil todavía que el estanciero se animara a invertir en animales finos o a mejorar su explotación. Frente al temporal económico, muchos quisieron mantener lo que tenían sin pensar en tomar nuevos riesgos. Además, nuestro país era orista; si bien vendía en el exterior a oro, también pagaba sus gastos y costos internos en la misma moneda. El estanciero uruguayo no tenía las ventajas del argentino con el papel: ni se capitalizaba más rápido ni le quedaba tanto sobrante como a aquél para invertir. Era lo que decía Daniel Muñoz en 1893: "*...la diferencia entre un país y otro es lógica. Allá, disponiendo de crédito, han podido los ganaderos hacer los refinamientos cuyos resultados están ahora aprovechando, mientras que aquí, a oro sellado y al contado, más que gaucho es el que ha podido resistir una seca o una epidemia, sin quedarle con qué comprar un toro cuarterón siquiera para medio renovar la sangre en sus rodeos de ratas, que no de novillos, pues la mayor parte de los ganados criollos, parecen hoy sabandijas comparados con los mestizos. Por eso es que no exportamos carnes ni exportaremos todavía en mucho tiempo*" (509).

En nuestro país tampoco había agricultura para el ganado. La poca existente se concentraba en el trigo y el maíz, pero muy pocos realizaron cultivos de forrajes para alimentar sus animales en las estaciones malas. Y sin forrajes, sin praderas mejoradas, sin potreros preparados, era imposible el refinamiento del ganado. Por más rústico que fuera el animal, y el Hereford lo era, si ni se lo alimentaba con constancia y regularidad sufría su engorde, disminuía su capacidad de asimilación, se esfumaba su precocidad. En una palabra, desaparecían las ventajas que aportaba la sangre pura. Pero, sin llegar a hablar de praderas artificiales en esta época, por lo menos pudo pensarse —y la prueba fue que algunos lo hicieron— que era imprescindible asegurar y mejorar la alimentación de un animal refinado para que conservara sus dotes. Muy pocos innovaron en este sentido, la inmensa mayoría seguía mirando con desprecio la agricultura, "trabajo e' gringos", ni siquiera útil para esta función de apuntalamiento de la ganadería.

Un último factor, que resume parcialmente a varios de los anteriores, es la resistencia cultural del estanciero. El mestizaje significaba romper la rutina de la estancia en la que había pasado su vida; era, como lo había dicho Reyles, dejar de hacer lo que le habían enseñado sus padres; era, en fin, aplicar una técnica nueva y por lo tanto, desconocida. Este factor de tipo psicológico tiene gran importancia: el arraigo a lo conocido, la

comodidad de la rutina, la facilidad del trabajo, eran otros tantos garfios que afirmaban al estanciero en su explotación tradicional. Frente a la seguridad que ella representaba, ¿cómo se le aparecía el mestizaje? Técnica nueva, que quién sabe si aprendería a manejar; técnica riesgosa, que a muchos no había dado resultados; técnica cara, que exigía grandes inversiones en momentos difíciles; técnica transformadora de su estancia, porque exigía hacer agricultura forrajera, potreros, aguadas, galpones, más peones y más trabajo personal al propietario. Eran muchos obstáculos para un espíritu tradicional que miraba con desconfianza a los innovadores que, para peor, eran extranjeros. ¡Cómo si alguien pudiera enseñarle a él a criar ganado! Lo había aprendido desde niño, al lado de su padre, y ya se lo estaba enseñando a sus hijos. "Desde que el mundo era mundo" el ganado se rodeaba, se apartaba, se castraba, se marcaba, y nada más. Comía cuando había pasto y bebía mientras no hubiera seca; se protegía refugiándose en el monte, cuando lo había. A los 5 ó 6 años se mandaba la tropa de novillos al saladero, o venía a la estancia el tropero y llevaba lo mejor. Así siempre. Y la ganancia —recordémoslo de nuevo— para el latifundista nunca había dejado de ser interesante. Hagamos el esfuerzo de comprender esa mentalidad; y podremos entender entonces por qué el mestizaje demoró tantos años en imponerse. Vencer la costumbre, el atraso y la ignorancia cuando se alimentan en algunos argumentos económicos es muy difícil. Que el gran propietario haya reaccionado de otra manera frente a modificaciones anteriores del medio rural es explicable. El alambrado se difundió a todo el país no porque significara potreros y mejor producción, sino porque delimitaba la estancia y afirmaba el derecho de propiedad privada. El ovino se generalizó porque para el estanciero tradicional fue un agregado y una ayuda: no desplazó al vacuno, lo complementó; y la lana permitía salvar el año si el precio del novillo bajaba. Pero el mestizaje bovino era diferente: era tocar el corazón de la estancia tradicional. Era transformarla en su totalidad y no parcialmente como lo había hecho el ovino. Y era una exigencia que no rendía ventajas *inmediatas* de ningún tipo.

Se comprende entonces la resistencia, aunque no se la justifica, como no la justificaron los mismos hombres de la época: intelectuales, políticos y estancieros progresistas. Porque esa indolencia, esa desidia, no perjudicaba al estanciero latifundista del Norte o del Este, muchas veces brasileño, que igual recogía grandes ganancias por la inmensidad de sus posesiones. Perjudicaba al país, confinándolo a explotaciones sin futuro económico, cerrándole nuevos mercados, impidiéndole aumentar su producción y por ende, su exportación. Era el país mismo, que tanto dependía todavía de la ganadería, el que se atrasaba por el atraso de sus estancias, el primitivismo de su producción, la persistencia de su monocultura. Nos explicamos ahora la violencia de los ataques que por su actitud sufrieron los grandes hacendados; si su futuro no estaba comprometido, el del país sí lo estaba y la prédica persistente que soportaron fue realizada por aquellos que se die-

don cuenta de esto. Para que el país creciera había que alcanzar esa etapa.

4 — Las cabañas

> "Ribero expuso sus vastos planes. Una vez que las experiencias practicadas en la cría caballar habían tenido el más lisonjero éxito, pensaba extenderlas al ganado vacuno y ovino. Tenía que hacer muchos y muy costosos trabajos preliminares, y que salvar no pocos inconvenientes para ordenar una cosa de suyo tan desordenada como era la cría de los ganados en grandes proporciones, pero bien merecía la pena de sacrificarse y devanarse los sesos la dulce perspectiva de un resultado tan hermoso como aquél que vislumbraba, y que era nada menos que llegar, por medio de una constante y prolija selección y de apareamientos razonados, a triplicar las cualidades más preciosas de las razas que se cultivaban en el país. A los caballos les daría belleza, talla y poder; peso y precocidad para el crecimiento y engorde a los vacunos, y a las ovejas vellones tupidos, parejos, de mucha lana y relativamente larga. Una tarea grande y hermosa en que ocuparse toda la vida".
>
> (Carlos Reyles; "Beba", p. 28).

Así vió Carlos Reyles la labor del cabañero, pensando en su padre, uno de esos precursores. La cabaña como una epopeya, una empresa heroica donde se dejaba la vida en el afán de aumentar y perfeccionar la riqueza del país. Sin caer en el panegírico, es indudable que algo de ello había —en cuanto empeño tenaz, contra viento y marea— en la tarea de los cabañeros de esta época, cruzados solitarios en un medio hostil. La indiferencia, que ya conocemos, de la inmensa mayoría de los estancieros hizo que sus empresas fracasaran muchas veces o se mantuvieran precariamente. Se necesitaba un coraje especial para montar una cabaña de planteles puros y refinados en la época. Pero además, un espíritu lúcido, capaz de ver más allá de la circunstancia cotidiana; aventurero, para lanzarse en un camino desconocido; permeable al cambio, para aceptar que lo que venía del exterior podía ser mejor que lo que se hacía aquí. Todo ello unido también a un desarrollado espíritu de empresa, ya de neto cuño capitalista, guiado por un poderoso afán de lucro. Aún concediendo que a esto último se debiera el planteamiento de tales empresas, su aporte fue progresista, porque empujaban al país hacia formas más avanzadas y racionales de la explotación económica de sus riquezas. El mestizaje era una etapa insoslayable en la modernización global de la estructura rural uruguaya y el ejemplo argentino lo estaba demostrando.

Pero el escaso interés de los hacendados uruguayos por el refinamiento hacía que las cabañas marcharan mal. Lo decía elocuentemente Daniel Muñoz en 1893: "*...los cabañeros que se han preocupado de criar reproductores no han alcanzado resultado. El establecimiento que mejor éxito ha tenido ha sido el del señor Reyles, por la nombradía que alcanzó no sólo en el*

país sino también en el exterior. Los demás, poco han hecho. El señor Federico Vidiella planteó una cabaña con reproductores escogidos traidos de Inglaterra y de Francia, y sus productos, entre los que hay que son tipos de exposición, no han tenido fácil salida". Y daba un ejemplo desalentador: *"El señor Federico Paullier dio un remate-feria en su Cabaña de Cufré, presentando tipos seleccionados de toros y vacas normandas, holandesas y suizas. La concurrencia fue escasa, y más escasa aún la demanda, viéndose obligado a suspender la venta ante la oferta de $ 8 por un toro suizo puro!"* (510). Una oferta que debió indignar al cabañero por la ignorancia que revelaba: se pensaba que un toro puro importado podía comprarse al mismo o menor precio que uno criollo común.

En buena parte por esa escasa salida de los bovinos y ovinos finos, es que varias cabañas anexaron también una sección equina. La del citado Paullier es un ejemplo: tenía más de 200 potrillos y potrancas y varias yeguas de carrera y de tiro liviano servidas por padrillos puros importados (511). Esta ampliación tendía a satisfacer el gusto de los criollos por buenos caballos —sobre todo de carrera—, en los que no vacilaban en gastar un dinero que negaban para la compra de un buen reproductor bovino. Paullier —y otros— aprovecharon esa "demanda" rural para tratar de mantener a flote sus establecimientos.

Otros cabañeros se dedicaron conjuntamente al bovino y al ovino. Ofrecían reproductores de ambos tipos como un medio de aumentar sus posibilidades de venta, pensando que si los estancieros no se animaban a comprar un toro en 100 ó 200 pesos, quizás si lo harían con un carnero de $ 30 a $ 50. Y aún otros se vieron obligados a ofrecer —además— casales de lechones y aves de corral! (512). Hasta tal punto tuvieron que diversificar su producción para sobrevivir.

Otro ejemplo claro de la escasa resonancia de las cabañas en la época lo encontramos en la técnica de los numerosos avisos que publicaban en la Revista de la Asociación Rural y en los diarios, haciendo propaganda a sus productos. Véanse algunas muestras.

Cuando se discutió en la Cámara el proyecto de garantías a los frigoríficos, el cabañero Diego Mac Culloch aprovechó la ocasión para publicar en "El Siglo":

> *"Aviso importante a los estancieros.*
> *La voz autorizada del señor Lucas Herrera y Obes aconseja que se aumente el número de buenos ganados en nuestra campaña, etc. Con este motivo y para secundar tan loables propósitos se hace saber que en la conocida estancia Martín Chico, 5 leguas del pueblo Carmelo, hay siempre en venta:*
> *Toros de Durham (mestizos)*
> *Carneros Lincoln*
> *Para detalles, a la misma estancia, o por carta dirigida a don Diego Mac Culloch, Estancia Martín Chico, Carmelo"* (513).

El primer aviso que apareció en la Revista de la Asociación Rural fue el siguiente:

"Lerena y Herrera.
96—Colonia—96
Ofrecemos en venta
Magníficos animales de sangre pura. Verdaderos padres de cabaña de 2 años de edad. Importados por señores Tornkuist hnos.
Animales de las más acreditadas cabañas de la Provincia de Buenos Aires: F. Brinkorst, "Rivadavia"; Pellegrini y Lazos; Dr. D. Frías, "Santa Catalina"; Benjamín Nazar, "Nuestra Señora del Pilar".
Recibimos órdenes en nuestro escritorio y pueden ser examinados en nuestro depósito Andes número 152" (514)

Repárase que esta era una "cabaña" montevideana, ya que tenía el depósito en plena ciudad. Fueron pocos los que se aventuraron a montar un establecimiento en el campo con la pobre demanda existente en la época. A veces la técnica era más moderna y llamativa:

"Estancieros!!!
Se vende un rodeo de ganado mestizado, de 1.500 animales, más o menos.
Condiciones al barrer, sin novillos, precio siete pesos ($ 7) uno al contado o una letra de crédito bancaria. Las vacas están preñadas por toros de primera clase. No pierdan la ocasión de hacerse de un rodeo de tanto porvenir. Siempre tenemos en venta toros y vacas de raza Durham de 3/4 y 1/2 sangre. Precio de los toros 60 y 30 pesos cada uno. Las vacas, según número y clase.
Tomando mayor número de animales de raza rebajamos 10 %.
Para más informes, dirigirse a W. Vincent Ricketts, Pranges Estancia Company, Nueva Palmira..." (515).

Siempre los apellidos correspondían a extranjeros, o a destacados miembros de la Asociación Rural como Federico Paullier, Carlos Reyles o Luis Mongrell.

De la cabaña de este último nos ha llegado una interesante descripción debida a un cronista del diario "El Pueblo" de Paysandú: *"Un croquis da por cierto, muy deficiente idea de las cosas algo complicadas y no puede trasmitir sino muy imperfecta noticia de la gran Cabaña sanducera... Nada por cierto puede hablarnos claramente éste, de los pararrayos científicamente construidos y distribuidos, destinados a prevenir los estragos eléctricos frecuentes en muchos sitios de nuestra campaña; nada tampoco de los motores portátiles destinados a trasmitir la fuerza necesaria para mover la desgranadora de maíz; y hacer funcionar la prensa de enfardar, y por fin para la aspiración de agua de los inmensos*

aljibes, a fin de proveer con ella el lavado de los pesebres, a la alimentación de los abrevaderos, cocinas, mangas de riego, mangas de incendio".

"...agreguemos que una línea telefónica expresa pone a la Cabaña del Cangué al habla con la ciudad de Paysandú y con Concepción del Uruguay...; que un excelente reglamento interno para todas las horas hábiles del día y de la noche hace funcionar como un mecanismo bien regulado el servicio del establecimiento y demarca las funciones singulares de cada una de las ruedas humanas del crecido personal cosmopolita de empleados del establecimiento". Estamos ya en presencia de una organización industrial y comercial, regida con neto sentido empresarial, y por lo tanto, ¡cuán alejada de la gran mayoría de las estancias del país! Agregó el cronista: *"No nos queda duda que el señor Mongrell ha adoptado la enseña yankee, en que ha sabido inspirarse en las referencias de las conquistas civilizadoras de los emprendedores hijos de la gran República del Norte; de esos audaces improvisadores de ciudades como Chicago en desiertos de la víspera y que, como un poderoso remedo de tales hechos, él por su parte, también ha querido, ha podido y ha debido improvisar a vapor en nuestra campaña, un verdadero haras europeo".* Era el máximo elogio esa comparación con los admirados hombres de empresa yankis, cuyas raíces analizamos en el tomo anterior. Pero realmente Mongrell había logrado —gastando una fortuna que no habría de recuperar— establecer una cabaña al nivel de las mejores de Europa. ¿Fruto del afán de lucro, de la avidez por una mayor ganancia? En él más bien fruto de un entusiasmo incontenible y de una imprevisión que lo llevó varias veces a la quiebra. Seguía diciendo el periodista:

"...son magníficas las viviendas de animales de raza, a punto de que en los galpones no se han ahorrado las innúmeras ventanas vidrieras, ni los cielo-rasos de rejilla de madera barnizada, y que los boxes para el ganado caballar son habitaciones por las cuales suspirarían, no sólo los atorrantes y los bohemios, sino más de un águila salamanquino...".

"Al entrar al galpón número tres, hállanse sucesivamente 10 boxes o cuartos en el costado de la derecha, y otros diez en el izquierdo. Esos boxes están construidos con tablazón gruesa, pulida a cepillo y ajustada rigurosamente, hallándose provistos de puertas correderas, y sus pisos también de madera, mantiénense constantemente secos y limpios, y cubiertos de una gruesa capa de paja. destinada a servir de cama a cada bruto, sin perjuicio de distribuirse a estos el racionamiento expreso en los pesebres ad hoc". Imaginamos la impresión de un estanciero tradicional al visitarla; no hubiera necesitado de otra prueba para afirmar la locura del propietario. El capital invertido había sido enorme: Mongrell —en la fallida tentativa de compra por el Estado— lo había calculado en más de $ 300.000. Y al cronista no se le escapa este hecho; ante empresa de tal magnitud, piensa, es el Estado quien debiera tomarla a su cargo, porque *"tan solo el Estado puede atender gratuitamente los grandes servicios que tengan ca-*

racter de extraordinaria utilidad pública" (516), y la difusión del mestizaje era uno de ellos.

El Estado no la compró y la cabaña de Mongrell conoció el fracaso de muchas otras. Era una empresa prematura para el medio en que se instaló; la cabaña significaba una forma de especialización del trabajo ganadero —en esto semejante a la invernada, como ya fue observado— y una expresión de la racionalización de la producción. Pero sólo hubiera prosperado —y no apenas mantenido precariamente como lo hizo la mayoría— si la necesidad de refinamiento se hubiera arraigado en nuestros estancieros. Y esto no sucedió en el período estudiado.

Podríamos mencionar aún otras cabañas. La de Reyles en Melilla, por ejemplo, que se salvó de un destino demasiado frecuente por las ventas que realizaba a las provincias argentinas y Río Grande, en razón de la calidad y fama de la sangre de sus productos (517); la de otro viticultor importante —par de Vidiella— como Pascual Harriague, en Salto (518); la cabaña del establecimiento "Las Islas" de Calixto Martínez Buela, en Río Negro, que combinaba esa explotación con una estancia contigua que seguramente servía para mantener económicamente a la primera, cosa hecha por muchos cabañeros (519); y varias otras más que si no se elevaron a la altura de la de Mongrell en perfección técnica y material. ni al éxito de la de Reyles en prestigio y renombre, sin embargo contribuyeron a la lenta obra de difusión de las buenas sangres en los rodeos del país. (*)

Sus formas de comercialización ya las hemos estudiado al tratar del precio del ganado de raza y no vamos a insistir en ellas. Se limitaron a alquilar sus animales finos para el servicio de reproducción y a la organización de remates-ferias periódicos donde trataron de vender productos de buena cruza a precios accesibles, no tanto al bolsillo cuanto a la mentalidad del ganadero común.

Su existencia precaria en general, constituye otro índice de la pobre y escasa difusión del mestizaje por estos años. Sin embargo, como que apuntaban más allá del presente, tenían futuro. Cuando en las dos primeras décadas de nuestro siglo el mestizaje se haga realidad, las cabañas sabrán aprovechar la oportunidad económica que tanto habían contribuido a engendrar.

(*) Un tipo de cabaña que en esta oportunidad no consideramos pues estamos analizando el mestizaje del bovino, fue la dedicada casi exclusivamente al ovino. Ella tuvo mejor suerte pues la importación de carneros y ovejas merinas estaba ya incorporada a las costumbres nacionales y el grado de refinamiento de nuestras majadas, aún en estos años críticos como hemos comprobado, progresó.

PARTE II
LA AGRICULTURA

Capítulo I
El área agrícola y las técnicas de explotación

1 — Las oscilaciones del área agrícola

La agricultura uruguaya de este período seguía siendo extensiva. Aumentaba su producción cuando aumentaba la extensión del área cultivada, o cuando el clima se presentaba favorable.

En esta primera definición aparecen ya dos elementos claves: extensividad, que es lo mismo que primitivismo técnico; y clima, que significa dependencia absoluta de los factores naturales. Por esa relación con ambos se hace difícil establecer si el área agrícola permanente de la República creció en estos años. De un año a otro la superficie sembrada sufría fuertes oscilaciones. El volumen de las cosechas recogidas más pareció depender siempre de las lluvias en la buena época que de la propia superficie puesta en labor. Inestabilidad climática, extensión o disminución del área sembrada y volúmenes de cosechas, fueron tres elementos que se enlazaron e influyeron, denotando su mutua y estrecha dependencia la orfandad técnica de la agricultura y, en el fondo la pobreza de la mayoría del grupo social dedicado a esa actividad económica.

En 1886, por ejemplo, las hectáreas sembradas en todo el país alcanzaban a 324.300. En 1894 descendieron a 321.290, pero esto sólo significó una disminución de la superficie trabajada,

por cuanto la cosecha, debido al clima favorable, fue superior a la de 1886.

Los departamentos agrícolas seguían siendo los de Canelones. San José y Colonia; en 1886 cada uno cultivaba el 52 %, 27 % y 15 % respectivamente de su propia superficie departamental. Con relación al área agrícola nacional también guardaban la primacía: Canelones poseía el 55 %, San José el 19 % y Colonia el 16 % de las tierras cultivadas en todo el país. Así que, en un cuadro de la distribución agrícola uruguaya estos tres departamentos (y los alrededores de la ciudad de Montevideo) concentraban el 90 % de la tierra dedicada a la agricultura. Los contemporáneos fueron concientes de tal hecho: "*...sólo los departamentos de Canelones, San José y Colonia del Sacramento... merecen propiamente el nombre de agricultores, pues ninguno de los otros departamentos llega a tener diez mil cuadras plantadas de trigo o maíz...*" (520).

Si tomamos en cuenta el área por cultivos podemos apreciar cierta evolución favorable a su incremento. Por ejemplo, en 1892 alcanzaba esa superficie a las 280.833 hectáreas y en 1894 había pasado a 350.499 hás. En porcentajes, de 1,5 % ascendió a 1,8 % en relación a toda el área agropecuaria útil de la nación. Como se aprecia, el aumento fue mínimo si pensamos que la superficie pasible de cultivo en nuestro país —según hoy sabemos— va de 3 a 5 millones de hectáreas. (*)

Pero aunque pequeño, ese incremento del área agrícola existió y varios testigos de la época se encargaron de señalarlo. No es extraño que ello haya sucedido, sobre todo después de 1890, año de la crisis, y de 1892, año de la seca.

(*) Las cifras que hemos manejado sobre estadística agrícola son todas de origen oficial. Confusas y contradictorias, su grado de confiabilidad es escaso. Así, por ejemplo, el lector habrá advertido que el área asignada a las tierras sembradas en 1894 es de 321.290 hectáreas según las declaraciones de los contribuyentes para el pago de la Contribución Inmobiliaria, y de 350.499 según otra fuente también oficial: los censos levantados por las Jefaturas Políticas. Hasta 1891 todos los datos señalan más tendencias generales que cantidades que puedan servir de base a un análisis riguroso. Las declaraciones para el pago de la Contribución Inmobiliaria se efectuaban ocultando o no manifestando simplemente, muchos miles de hectáreas. Eso a pesar de que las propiedades menores de 500 hectáreas o de 100 (de acuerdo a las diferentes leyes de contribución) estaban exentas del impuesto. Ello mismo pudo haber incidido para que existiera descuido en la declaración. El Presidente Julio Herrera y Obes creó en 1891 el Ministerio de Fomento y su titular, ingeniero Juan Alberto Capurro, se preocupó por organizar sobre bases más objetivas la estadística agrícola. A partir de esta fecha y sobre todo a partir del año siguiente, 1892, los jefes políticos tuvieron la obligación de remitir al Ministerio datos recogidos en su jurisdicción sobre área, cultivos, número de agricultores, calidad de los mismos, etc. Estos censos (de alguna manera hay que denominarlos), eran de seguro más perfectos que las declaraciones de los contribuyentes. Los jefes políticos conocían en general su departamento y buscaban el apoyo y los datos que podían proporcionarles los dueños de las máquinas trilladoras, por lo que brindaron cifras más seguras que las anteriores. Por ello es que el incremento del área agrícola señalado entre 1892 y 1894 es un dato confiable, aunque tal vez no lo sean tanto las áreas señaladas en sí. Los datos rigurosos que permiten un conocimiento científico del punto recién comenzarán a aparecer en los albores del siglo XX.

Debemos tomar en cuenta que la baja del precio de los productos ganaderos incidió especialmente en los pequeños propietarios. Muchos de ellos con el afán de protegerse dedicaron parte del campo al cultivo, buscando en la diversificación de su producción una salida a las dificultades económicas. Este fenómeno lo advirtió el Jefe Político del departamento de Florida, Daniel Muñoz, en 1894: "*Han influido e influyen indudablemente en el aumento de los cultivos los atrasos que ha sufrido el pastoreo, en estos últimos años en que los campos han sido asolados por la isoca y la sequía. Este departamento, dedicado casi por entero a la industria de invernada de ganados, ha visto mermada su riqueza en una proporción considerable, y los señores hacendados, aleccionados por una dura experiencia se han ido poco a poco convenciendo de que hay algo más que hacer que esperar de brazos cruzados, a que crezcan espontáneamente los pastos, resolviéndose por último a hacer proliferar con el arado y la azada las entrañas de la madre tierra*" (521).

Confirmando esta opinión, la Asociación Rural informó al Ministerio de Fomento en 1892: "*La baja de las lanas y cueros, tan perjudical para los estancieros, ha contribuido también a que se destinen a la labranza muchos campos de pastoreo*" (522).

Otro hecho que incidió en la extensión de la agricultura fue la baja del precio de la tierra luego de 1890. Ya hemos hablado de ella al tratar la ganadería, pero conviene comprobar que en un departamento específicamente agrícola como Canelones también se produjo. La hectárea que en el quinquenio 1886-90 se vendió allí a $ 37,55, descendió en el siguiente (1891-95) a $ 34,20, o sea un 9 %. Aunque en menor proporción también bajó el precio del arrendamiento —4 %— (véanse nuestros cuadros estadísticos). Ambos factores estimularon en cierta medida el aumento del cultivo como apreció Eduardo Acevedo en 1893: "*Estimula esos progresos agrícolas, la baratura de la tierra provocada por la crisis de 1890, que viene así a compensar ella misma las enormes pérdidas... Los precios altos que regían en el período próspero, desalentaban al agricultor, desalentaban al colono, que no podían dar un paso sin la protección del Estado o de las empresas especuladoras...*" (523).

Dos fuentes recién citadas, Daniel Muñoz y la Asociación Rural, se empeñaron en señalar otro elemento como causante del fenómeno que estamos analizando, el ferrocarril. El primero escribió: "*Conviene también hacer notar que ha contribuido y contribuirá cada vez más a esta evolución agrícola, el ensanche de las vías férreas que van haciendo alejar las zonas destinadas al engorde de ganados por las facilidades que ofrece para el transporte de éstos, de manera que los criadores en vez de vender a bajo precio sus rodeos para los invernadores de los departamentos cercanos a la capital, puedan invernarlos ellos mismos, quedando así destinados al pastoreo los campos de poco precio, mientras la agricultura va valorizando los de estos centros próximos a nuestro gran mercado de consumo y explotación*" (524). La Asociación Rural, aunque un poco vagamente, compartió lo esencial del plan-

teo: *"Debido a la extensión de los ferrocarriles que facilitan los transportes de los productos de los puntos más distantes de la capital, el cultivo se extiende por todas partes"* (525). Hay algo de cierto en todo esto, sobre todo en lo afirmado por Daniel Muñoz que se refiere a los departamentos más cercanos a Montevideo, pero debe ser valorado con cautela porque los fletes del ferrocarril —por lo elevados— no fomentaron la expansión agrícola fuera de la región sur de la nación. Sin embargo, es seguro que en un primer momento, despertaron la ilusión de la fácil comunicación del mercado de consumo (Montevideo) con nuevas zonas destinadas a la agricultura, y que estimularon la dedicación a la agricultura en regiones que ya la poseían.

Como último factor de peso, debemos retener otro elemento que estudiaremos oportunamente: la ley de derechos introductorios de productos agrícolas de 1891. Sólo diremos aquí que al proteger la agricultura nacional de la competencia extranjera —la argentina era avasallante—, tuvo una influencia considerable en la expansión del área agrícola nacional: el mercado interno quedó asegurado para nuestros labradores.

El aumento del área, empero, fue escaso y ello no debe olvidarse. Los factores negativos que gravitaban sobre la agricultura nacional y que luego serán analizados, tenían más peso en definitiva e impidieron aquí algo similar a la "revolución en las pampas" acaecida en la Argentina por estos años.

2 — Los cultivos predominantes

El trigo y el maíz constituyeron los cultivos predominantes en nuestro país desde la época de la Colonia. Todo el siglo XIX los vió mantenerse en ese sitial de preferencia. De acuerdo a los datos de nuestros cuadros estadísticos ambos ocupaban la siguiente superficie agrícola:

	1892	1894
Trigo	57 %	58 %
Maíz	38 %	36 %

Entre ambos alcanzaban el 95 % y 94 % respectivamente del área sembrada del país, dejando para las hortalizas y algo de lino, cebada, avena y alpiste, el resto: 5 % y 6 %. Bien puede decirse entonces, que nuestra agricultura fue dominada por estos dos cereales.

Los departamentos trigueros eran los mismos que concentraban la mayoría de la tierra agrícola nacional: Canelones con 29 %, Colonia con 27 % y San José con 22 % en 1892, sumaban el 78 % del área total destinada al trigo en la República. Apenas si contaban con pequeñas extensiones algunos otros: Soriano 4 %;

Paysandú 3 %; Florida 3 %; etc. El cultivo del trigo era relativamente fácil; no requería conocimientos especiales de los agricultores siempre que se resignaran —y los nuestros lo habían hecho desde época inmemorial— a muy bruscas oscilaciones de las cosechas. El historiador estadounidense J. R. Scobie escribió, refiriéndolo a la Argentina: *"El trigo no es una planta difícil de cultivar. Crece en casi todos los climas y suelos del mundo, y requiere muy poca habilidad agrícola. Por cierto que fueron precisamente estas condiciones las que lo convirtieron en un cultivo enormemente popular en la Argentina y estimularon su cultivo extensivo después de 1890. El cereal estaba condenado a ser cultivado por chacareros que poco o nada conocían acerca de la agricultura científica y que tenían muy pocos incentivos para mejorar sus métodos"* (526), descripción que se ajusta también a nuestro país.

El cultivo del maíz tuvo en cambio otras características. Si bien las regiones agrícolas tradicionales también predominaron en él, su concentración fue más débil que con el trigo pues lo hallamos en todos los departamentos de la República. En 1892 con relación al área cultivada de maíz en todo el país, Canelones poseía el 29 %, Colonia el 15 % y San José el 8 %. Entre los tres sumaban sus tierras el 52 % de las dedicadas al maíz en todo el territorio, porcentaje bastante menor que el correspondiente al trigo. El resto, 48 %, estaba difundido en los restantes departamentos de manera extrañamente uniforme. Véase: Maldonado 3 %; Rocha 3 %; Soriano 4,6 %; Río Negro 2 %; Paysandú 3 %; Salto 4 %; Artigas 2 %; Florida 3 %; Flores 3 %, y así sucesivamente.

Esa uniformidad de su explotación se explica porque fue cultivo de pobres; y pobres había a lo largo y a lo ancho de la República. El maíz exigía para su cultivo muy poca semilla (en comparación con el trigo) y esa exiguidad hacía que cualquiera lo sembrara para el consumo familiar directo, para alimento de animales domésticos o para vendérselo al estanciero vecino o al molinero. Como ésa de la semilla era la única inversión requerida —porque se lo dejaba crecer a lo que saliera— y muy escasa, su cultivo se difundió entre el pobrerío rural nacional. Así lo expresó el estanciero Francisco Caravia, explicitando la inclinación que por él sentía nuestro hombre de campo: "*...este cereal... es el único que miran con gusto nuestros paisanos, porque no hacen más que dar una reja, echar la semilla y tapar con otra; después, Dios lo cuida, aunque vean que las malas hierbas y pastos les mermen enormemente las cosechas...*". Otro hacendado, Diego Young, confirmó claramente que fue cultivo de pobres: *"Años ha, al sobrevenir el entusiasmo por la agricultura, el señor Young, aunque en pequeña escala pagó su tributo a ese optimismo; pero ha desistido ante la baratura del maíz, convencido además, de que por ahora. en bien de los que tienen que vivir de su siembra, conviene que no todos lo cultiven. De lo contrario, dice, ¿quién lo compraría del que lo produce por necesidad?"* (527).

La agricultura maicera, según esta opinión, era una dádiva —auténtica obra de caridad— cuyo monopolio regalaban genero-

samente los estancieros al pobrerío rural. Ellos se habían reservado el muy lucrativo del ganado.

3 — Técnicas de explotación y productividad

En un manual agrícola de la época se podía leer: "*Las épocas de sembrar varían según gran número de circunstancias, ya sea locales o atmosféricas... Sin embargo... indicaremos los meses apropiados en el país para estos trabajos. Desde la segunda quincena de mayo hasta el 15 de julio, se siembra el trigo de pan, y en la última quincena de este mes y principios de agosto, el trigo duro de f.deos... La cantidad que se debe sembrar por hectárea también difiere según el estado del suelo, frigidez de las estaciones y la época de la sementera; pero se pueden emplear las siguientes cantidades: 130 litros para los trigos que se siembren a máquina en el otoño; 150 para los de invierno... Operando a mano se requieren 140 y 170... litros...*" (528).

Otros elementos que en la cita no figuran pesaron mucho sobre la cantidad de semilla sembrada por hectárea. Por ejemplo, el agotamiento de las tierras. Los departamentos que formaban el cinturón de Montevideo eran los tradicionalmente agrícolas porque estaban cerca del mayor mercado de consumo y del puerto exportador. Esa antigüedad la arrastraban desde la época española, principalmente Canelones, cuya tierra hacía más de un siglo que proporcionaba renovadas cosechas de un cultivo agotador: el trigo. Ante la carencia —o no utilización— de abonos y otros medios técnicos, esa tierra se fue desgastando y empobreciendo a tal punto que hoy en día hay zonas que se consideran por completo erosionadas y perdidas. En menor proporción sufrieron el mismo fenómeno los otros departamentos agrícolas, San José, Colonia y los alrededores de la capital. Este es uno de los factores que explica su escasa productividad por hectárea y el gasto enorme que debían realizar en semilla para obtener una cosecha decorosa. No era un fenómeno nuevo; se comprueba su existencia desde que aparecen los primeros censos agrícolas, pero naturalmente se fue agravando con el tiempo. Veamos las cifras que figuran en nuestros cuadros estadísticos.

El rendimiento del trigo por hectárea en 1892 alcanzó a 729 kilos, promedio de todo el país. En 1894 subió a 1.541 kilos —cosecha excepcional— para precipitarse en 1899-900 a sólo 571 kilos. Es una prueba decisiva de la inestabilidad de una producción que dependía enteramente del clima y de la existencia —o no— de pestes y langostas. En 1892 y 1894 sólo estuvieron por encima del promedio los departamentos de Montevideo, Canelones, San José y Maldonado; todos los otros no llegaron a él, incluso Colonia, que recién lo alcanzó en 1894. De esto se deduce que la productividad por hectárea era mayor en las cansadas

tierras del Sur que en las vírgenes del Litoral y Norte del país. La anomalía, como veremos, es sólo aparente. Con el maíz ocurría lo mismo. En 1892 el rendimiento por hectárea, promedio en todo el país, llegó a 1.165 kilos; en 1894 a 1.472 y en 1899-1900 descendió a 529. De lo que hay que deducir la misma dependencia del clima y las plagas. Los departamentos que estuvieron por encima del promedio fueron San José, Salto, Tacuarembó, Durazno y Flores; todos los restantes quedaron por debajo de él.

Pero lo que daba la medida real de la incidencia fatal de las gastadas tierras sureñas era lo que los contemporáneos llamaron productividad intensiva: la cantidad de kilos cosechados por kilo sembrado. En esa relación se advertía la potencialidad de las tierras nuevas.

En el año 1892, por ejemplo, Canelones sembró por hectárea 4.166 kilos de semilla; Colonia, 4.379 y San José, 3.314. En cambio Río Negro sólo sembró 41 kilos; Paysandú, 328; Salto, 88 y Artigas, 37. A mayor cantidad de semilla en las tierras del Sur, mayor producción por hectárea, pero también más inversión. En el Litoral y Norte la baja productividad por hectárea hallaba su perfecta compensación económica en la disminución del gasto en semillas.

En 1892 se recogieron en todo el país —promedio— 8 kilos de trigo por 1 kilo sembrado y en 1894, 15 kilos. En este último año, San José y Colonia igualaron el promedio, Canelones lo superó apenas (16 ks.), y estuvieron por encima Flores con 20, Soriano con 18, Paysandú, Durazno y Florida con 16 ks. Esto demuestra que las tierras nuevas producían más, con la misma cantidad de semillas, que las cansadas del Sur.

Con el maíz ocurría igual. En 1892 el rendimiento promedio del país por kilo sembrado fue de 26 kilos y en 1894 de 31 kilos. En este último año los departamentos que superaron el promedio fueron Soriano con 83 kilos, Treinta y Tres con 59, Florida con 54, Cerro Largo con 48, etc. Las tierras vírgenes rendían más.

Para ambos cultivos la conclusión es similar: la productividad intensiva (cantidad recogida por kilo sembrado) era superior en el Norte y el Litoral, en cambio la productividad por hectárea era mayor en el Sur. De aquí se deduce que para aumentar la producción sólo se utilizaron dos métodos: aumentar el área cultivada o aumentar la cantidad de semilla sembrada. Estamos en presencia de una típica agricultura extensiva con un problema central: ¿cómo podía extenderse una explotación que era mayoritariamente minifundista? Así queda dibujada una de las más graves contradicciones de la agricultura nacional: para aumentar la producción tenían que aumentar el área sembrada o invertir dinero en la compra de más semilla. Pero la mayoría de los agricultores no podía hacerlo porque era propietaria o arrendataria de pequeñas chacras y vivía en la miseria.

La agricultura de estos años, como la de épocas anteriores, se debatía en una primera contradicción entre la extensividad y el minifundio; de ella no habría de salir. Si a esto le agregamos que la otra forma de aumentar la producción era sembrando más

semilla, es decir gastar más sin recurrir a sistemas sustitutivos, nos encontramos con la segunda contradicción interna: el extremado primitivismo tecnológico aumentaba la necesidad de la inversión en un grupo económicamente incapacitado para realizar cualquiera que se le pidiera.

Decía el experto agrícola Juan T. Mariné, en un informe elevado a la Asociación Rural en 1892: "*Actualmente, y sin hablar de las malas cosechas de los últimos 4 años, ese rendimiento de 16 por 1, antes general, se ha vuelto excepcional, pudiéndose asegurar que el promedio de todo el país no es superior a 10 en los años buenos... Antes... en las tierras nuevas y fértiles no se sembraba más que media fanega de trigo por cuadra mientras que ahora en esos mismos campos agotados e invadidos por las malas yerbas hay la necesidad de echar 3 cuartillas y hasta 1 fanega. En esos casos la producción por cuadra cuadrada no ha disminuido tanto como la cantidad cosechada en relación a la semilla...*" (529). En el manual agrícola de 1890 se establecía la comparación de la productividad uruguaya con la de algunos países extranjeros, demostrándose su pobreza: "*Las buenas cosechas en el país dan generalmente un término medio de 7 fanegas por cuadra cuadrada, sin abonar, o sean 12 hectolitros por hectárea. En Francia, el año 1888 las tierras bien preparadas y abonadas rindieron, en general, un término medio de 15 hectolitros por há; en el Canadá, sin abonar, rinden 12 y en los EE.UU., 14*" (530).

Escasa productividad, minifundio, extensividad y técnica primitiva, son los factores en la constelación de la miseria para la agricultura nacional. La técnica primitiva hallaba su mejor ejemplo en la pésima calidad de la semilla que se cultivaba. Fue para superar este obstáculo que el Poder Ejecutivo, asesorado por la Asociación Rural, envió a la Cámara de Representantes un proyecto de ley firmado por Julio Herrera y Obes y su ministro Carlos María Ramírez el 24 de abril de 1891. Por él se exoneraba de derechos aduaneros a los trigos importados para semilla. En su fundamentación estableció: "*Parece indudable que es necesario renovar nuestras semillas de trigo... Esa es la opinión de la benemérita Sociedad que entre nosotros se dedica al estudio de las cuestiones agrícolas...*". La Comisión de Hacienda de Representantes informó favorablemente diciendo: "*La necesidad de seleccionar o mejorar el cultivo de este importante cereal en la República, sustituyendo algunas de nuestras viejas y degeneradas semillas de trigo, de escaso rendimiento y pobre calidad, por trigos americanos, europeos y argentinos... abonan la justicia y equidad de la libre introducción de trigos extranjeros propuesta por el P. E....*".

Pero la Cámara se manifestó contraria al proyecto, no porque la idea rectora no fuera compartida, sino porque se temió abrir las puertas a la introducción masiva del trigo argentino (bajo la cubierta de "grano para semilla") que le hacía una competencia mortal al nacional. No dejaba de ser cierto, empero, lo que ya había adelantado la Comisión de

Hacienda y diría con más claridad el diputado Antonio María Rodríguez: nuestra semilla no era buena y no lo era por el atraso y la rutina de nuestros labradores. Señaló el mencionado legislador: "*...una gran parte de nuestros trigos, especialmente los cultivados en cierto departamento próximo a la Capital, donde los agricultores proceden rutinariamente, donde no se hace rotación de cultivos, donde ni siquiera tienen los agricultores la precaución de cambiarse unos con otros sus propias semillas para introducir en el cultivo la sabia práctica que se observa en todas las manifestaciones de la naturaleza, de favorecer el cruzamiento o sea la mezcla de los seres vivos... Por eso, los que no se preocupan de hacer rotación de cultivos, de devolver a la tierra los jugos que le extraen, y de tomar en fin, otras mil precauciones análogas, han visto como resultado de su desidia o ignorancia, que muchos de esos trigos excelentes... han degenerado notablemente en sus plantíos*" (531). La desidia o la ignorancia del labrador fue un argumento muy utilizado por nuestros políticos y estancieros nucleados en la Asociación Rural para explicar el atraso de la agricultura; pero al parecer ninguno de ellos comprendió que eran males ciertos, sí, pero determinados por la miseria que nunca abandonó al labrador, impidiéndole tecnificarse o ampliar su área de cultivo, para escapar así a una economía de subsistencia.

* * *

Ya habíamos adelantado que la situación de la agricultura en estos años fue, en lo esencial, similar a la de los períodos anteriores. Hubo sin embargo un elemento que tomó cada vez más importancia: la lenta introducción de maquinaria agrícola. La importación de arados al país, a pesar de fuertes altibajos, se mantuvo con bastante persistencia. Es cierto que en 1887 y 1888, apenas se importaron 2.975 y 3.831; pero en los dos años siguientes las cifras ascendieron a 11.005 y 20.171 (532). Eran un elemento útil a la producción pero no revolucionario, por sí sólos no alcanzaron a modificarla. En cambio sí podían cumplir esa misión las máquinas agrícolas tales como las trilladoras y sembradoras. Disminuían la cantidad de semilla utilizada en el cultivo, acortaban el tiempo de trabajo empleado y reducían el número de brazos necesarios en la faena. La importación de tales máquinas comenzó en 1889 con apenas 2; en 1890 se trajeron 28; en 1891, 40; en 1892, 62; en 1893, 199; y en 1895, 144 (533). Eran cifras alentadoras que podían hacer esperar una renovación importante de nuestras prácticas agrícolas y en tal sentido hay que valorarlas.

Pero, ¿quiénes las traían? No el simple chacarero, cuya situación de mera subsistencia luego probaremos, sólo lo hacía el gran capital: aquél que podía pagar por una segadora $ 300, por una trilladora con locomóvil de 8 a 10 caballos $ 3.000, o por una desgranadora de maíz sin máquina $ 300. Sólo las traían los molineros, como lo había hecho años antes el Molino Montevidea-

no de la Aguada al comprar en Europa 6 máquinas trilladoras para alquilárselas a los agricultores; o los nuevos "empresarios de trilla" que empezaron a surgir en los campos uruguayos: *"Casi todo el trigo de la República cosechado por segadoras mecánicas es trillado por grandes trilladoras a vapor que pertenecen casi siempre a empresarios de trilla"* (534), y cobraban sumas considerables por realizar el trabajo.

Además de que el agricultor no podía ni soñar con gastar ese dinero en comprar tales máquinas, suponiendo que lo hubiera hecho, ¿de qué le habría servido? Eran máquinas que trabajaban bien en extensas porciones de tierra, que rendían económicamente cuando eran utilizadas en explotaciones medianas o grandes, pero que habrían constituido un despilfarro si se las hubiera aplicado a la chacra minifundista, la explotación agrícola más común de nuestro suelo. La tecnificación que estas máquinas aportaban, por sí sola no constituia solución a los problemas agrarios de la época. Había una realidad anterior y dominante que no podían modificar: el minifundio, de donde se derivaba la mayoría de los males que el chacarero padecía. (*)

4 — Los riesgos de la agricultura

Podemos imaginar con facilidad los efectos que un clima desfavorable tenía sobre la agricultura del período. Dependiendo

(*) Incluso habría que preguntarse si dadas las condiciones de la agricultura uruguaya y las del país en todo su medio rural, las ventajas que se derivaban de esta "maquinización" eran reales, o más bien el fruto de la ilusión con que los hombres de la época observaron cualquier innovación técnica proveniente de los desarrollados países de Europa o Norteamérica. Contestar con certeza a este dilema no es sencillo. Al estudiar el rendimiento de la chacra, observaremos que el ejemplo contemporáneo en el que se utilizaron maquinarias modernas (sembradora, cosechadora, trilladora) dió más utilidad que aquél dónde la mano de obra nacional no había sido todavía excluída. Desde este ángulo parecería —pero las pruebas son escasas e insuficientes para conclusiones que desearíamos más firmes— que la introducción de maquinarias benefició al agricultor tradicional (el minifundista), y permitió además que surgieran vastas empresas dedicadas a una explotación reservada hasta ese momento a los pequeños chacareros. Débese tener presente, sin embargo, que la mano de obra era cara —en relación a los recursos del agricultor minifundista— en el Sur de la República porque la integración del país todavía no era total. En el Norte, el pobrerío desplazado por el cerco y la crisis de 1890 de su labor tradicional en las estancias, vegetaba en los "pueblos de las ratas". La desocupación fue allí la norma y los salarios abonados por los hacendados a los peones estaban en franco descenso. ¿Una nación con esos rasgos podía permitirse el lujo de gastar su oro importando máquinas que anulaban posibles fuentes de trabajo? La solución de este problema —observada la teoría social y económica que predominaba en el ambiente de la época— no existía. La elite dirigente y pensante, inspirada todavía demasiado en los modelos europeos, no podía advertir de buenas a primeras que todo aquello que había bebido durante un siglo en libros, discursos y proclamas: el culto al progreso, a la ciencia y a su resultado, la técnica, tuviera en estos países su contrapartida negativa. Las coordenadas culturales de nuestro siglo XIX (y comienzos del XX) no admitían otra solución que la que se dió: importar "trilladoras o locomóviles" era un "progreso" y como tal, no era un hecho, era un dogma.

exclusivamente del buen tiempo y las lluvias en la época apropiada y en cantidades adecuadas el resultado de las cosechas, este equilibrio se revelaba como demasiado inestable para fundar sobre él una producción próspera en el Uruguay. La variabilidad propia de nuestro clima incidía en forma por completo negativa en los cultivos desprovistos de protección y donde, además, las previsiones y los seguros rurales no existían. Epocas de lluvias excesivas, como los años 1887 y 1889, determinaban la pérdida de la cosecha o de su mayor parte. Años de sequía, como 1891 y 1892, tenían el mismo resultado. Esto sin contar los accidentes climáticos súbitos, como las granizadas o los temporales, que volteaban el trigo en flor o inutilizaban al recién cosechado porque no había silos ni galpones donde guardarlo.

Nuestros labradores estaban acostumbrados a estos hechos; como parte de la rutina de todos los años y de la miseria permanente en que vivían, el tiempo desfavorable era un elemento al que había que resignarse. No tenían los medios materiales ni los conocimientos necesarios para superarlo, por lo menos parcialmente.

A estos riesgos que liquidaban en un instante el esfuerzo de todo el año, y a veces de varios años, había que sumarle otra amenaza mortal: la langosta.

Provenía del norte, de las zonas chaqueñas de Paraguay y Bolivia y luego de atravesar las provincias argentinas entraba al país por el Litoral y salía también por él, lo que hacía que su incidencia, aunque fuerte, no fuera tan temida en las regiones del Centro y Sur.

Entraba por millones, desovaba y volvía algunos meses después a su lugar de origen en nubes de decenas de millones; entre tanto, devoraba toda hoja verde, cultivo y plantación que encontrara a su paso. Era difícil combatirla por la escasez de medios técnicos. En el diario "El Pueblo" de Paysandú de 1892 hay una gráfica descripción de los sistemas primitivos que se usaron para ello: "*Las mangas, algunas de las cuales tienen hasta 5 leguas de largo y 1 ó 2 de ancho, llegan en períodos casi fijos, volando invariablemente de Norte a Sud. Vienen ya en estado de perfecto desarrollo... Comen poco en este estado... Están "solteras" todavía, como dicen los paisanos, pero llega el momento psicológico y toman estado. Guay entonces del plantío donde sienten sus reales pues allí queda la fecunda semilla devastadora. Cuando se sientan a deshovar o están en cópula es el momento de exterminarlas a latigazos o fuego, con cilindros, con yeguadas, que trillan millones por día, con detrimento de sus cascos que se abren por efecto de la ponzoña de los insectos destrozados... Hay que abandonar la tarea si se trata de una gran manga porque matar 100 o 200 millones de ellas es tiempo perdido pues quedan centenares de millones atrás...*" (535).

Gómez Haedo y Soarez Netto expresaron en un libro escrito en 1932 algunas realidades relativas a esta plaga que eran también conocidas de los hombres de la época que estamos estudiando. Resaltaron por ejemplo, las dificultades que había en el Uruguay

para luchar contra ella; en primer término la escasa densidad demográfica de nuestro medio rural en medio de la desierta campaña dejaba el campo libre a la invasión y a la multitudinaria reproducción. En segundo término señalaron al latifundio ganadero como culpable: "El régimen extensivo y monocultural" de nuestro agro: *"Los grandes predios ganaderos con extensas costas y montes son sus aliados* [de la langosta], *sobre todo frente a núcleos colonizadores aislados",* ...[hay] *enormes extensiones de ganadería, extensiones donde se forman casualmente los grandes "viveros" del flagelo".* En forma inesperada, junto a otros males, el latifundio se constituyó en aliado de esta plaga que se establecía cómodamente en los grandes predios despoblados que eran las estancias. Además, los cientos de kilómetros de ríos, arroyos, montes y pajonales de nuestro suelo también le servían de confortable "caldo de cultivo".

Señalaron luego la continuidad de estas invasiones. En los años que nos interesan se las registró en 1890, 1891, 1893, 1894. Era una visita casi anual, que se le aparecía al agricultor como el último obstáculo a superar si había contado con la suerte del tiempo bueno que le madurara los cultivos. Pero por los medios que tenían para combatirla, esta fue, en general, una lucha a pura pérdida: había que esperar que se fueran y recoger lo que dejaban, cuando habían dejado algo.

La plaga incidió más en la producción de maíz que en la de trigo. Como en general las invasiones comenzaban a fines de setiembre o principios de octubre y alcanzaban su máxima expansión en diciembre, el trigo se hallaba relativamente a salvo pues en los primeros meses ya estaba crecido y fuerte y en el último se lo cosechaba. En cambio, *"según las fechas en que los distintos cultivos realizan sus etapas de vegetación, se agravan o no los riesgos consiguientes, como ocurre para las praderas naturales, llegando generalmente al máximo para el maíz cuya destrucción total en los años de grandes invasiones de langosta, es siempre segura, ...para él coinciden fechas de mayor intensidad de la langosta comprendida la saltona, áreas las más amplias de ocupación... con un estado verde que lo hace fatalmente destruible"* (536). Así que este "cultivo de pobres" también estaba destinado a sufrir en su plenitud a este flagelo; otro dato más que se agrega a los que explican por qué nuestro paisano no hizo y no quiso hacer agricultura, cuando pudo actuar libremente.

El 7 de octubre de 1891 el Poder Ejecutivo envió a la Cámara de Diputados un proyecto de ley firmado por Julio Herrera y Obes y su ministro Juan Alberto Capurro por el que se disponía la lucha contra la langosta. Se declaraba obligatorio para hacendados y agricultores *"la prestación de su concurso a las autoridades departamentales para la destrucción del referido insecto".* La Comisión de Fomento de Diputados lo aprobó introduciéndole modificaciones, la principal de las cuales consistía en establecer la dicha obligatoriedad para todos los habitantes de la campaña, y no sólo para hacendados y agricultores. Como veremos en el tomo siguiente, se trató de un claro intento de apro-

vechar gratis la mano de obra del "pobrerío" de la campaña, que así quedaba sujeto a prestar su colaboración para la defensa de los bienes del gran hacendado, en cuyo predio, precisamente por despoblado, proliferaban las mangas. Para que no hubiera resistencia posible a ese "trabajo forzoso" se agregaba la penalidad de una multa de 2 pesos diarios a quien dejase de cumplir con esa obligación. Las Cámaras aprobaron el proyecto con gran diligencia y surgió la primera ley contra el flagelo (537). Las langostas no se preocuparon por este acto jurídico: continuaron invadiendo.

Para lo que nos interesa conocer ahora, baste retener que el de la langosta fue un flagelo imparable que se centró sobre los cultivos más difundidos (maíz), se multiplicó aprovechando la falta de población en el campo provocada por el latifundio, y para combatirlo los medios que se emplearon contribuyen a subrayar el primitivismo y el atraso de nuestro medio rural. Matarlas a latigazos o haciéndoles pasar los caballos por encima es bien demostrativo de esto último.

Capítulo II
La estructura económico-social del medio agrícola

1 — Los agricultores

A) *Los inmigrantes y la condición social de los agricultores.*

Por cifras oficiales sabemos que en los años 1892 y 1894 la población total de la República alcanzaba a 793.000 habitantes. De ellos, sólo el 5,5 % en el primer año citado y el 5,4 % en el segundo, se dedicaron a la agricultura. Poco más de la mitad eran peones, jornaleros o trabajadores zafrales pues los Anuarios Estadísticos indican que la otra mitad, alrededor de 21.000, eran empresarios.

De éstos, 10.353 fueron nacionales, es decir, el 48,55 % y 10.971 extranjeros —51,45 %—, en 1892. En 1894 las proporciones ya se habían invertido: 10.780 los nacionales —51,22 %—, frente a 10.265 extranjeros —48,78 %—. En ambos casos, sin embargo, surge con claridad el papel determinante de los extranjeros en la vida agrícola nacional.

Estos agricultores que vinieron principalmente de Italia y de España, no aportaron, contra lo que es creencia común, conocimientos técnicos especializados que provocaran un progreso en la actividad productora. Es cierto que muchos vieron impedido su acceso a la tierra como propietarios y ello siempre constituyó un freno al mejoramiento de la explotación. Pero lo fundamental fue que casi todos los inmigrantes que llegaron a nuestro país no eran buenos agricultores, y algunos ni siquiera eran agricultores como que, en varias oportunidades, los orientales tuvieron que enseñarles a manejar el arado. Estos eran los efectos de la inmigración espontánea, o de la especulación que se nutrió de ella cuando el Estado intentó ordenarla, como estudiaremos más adelante.

Algo similar sucedió en la Argentina; y como muchas de sus características son extensibles a nuestro país —en particular ésta de la inmigración agrícola— transcribiremos algunas comprobaciones del historiador que allí la estudió, James R. Scobie: "*Los agricultores de la Argentina habían crecido en Europa, donde la*

mano de obra era barata y abundante, y la tierra escasa. Estaban acostumbrados a la agricultura de arrendatarios o a propiedades privadas infinitesimalmente pequeñas. Allí las rastras y los arados eran primitivos y apenas arañaban la superficie del suelo. Gran parte de la tierra era trabajada con azadones o azadas. El fertilizante artificial era virtualmente desconocido, y los únicos medios de rejuvenecer el suelo consistían en dejarlo en barbecho durante un año. Se practicaba la rotación, pero era orientada por la tradición antes que por principios científicos. Se dedicaban muy pocos esfuerzos a seleccionar buenas semillas. La cosecha se realizaba con frecuencia a mano, con hoces, y la trilla por medio de bueyes o mulas que pisoteaban el grano en el suelo de un granero. Se carecía por completo de nociones de teneduría de libros o de contabilidad".

Todos estos defectos, y son muchos, los trasladaron los inmigrantes a los países nuevos de América, donde además se hallaron frente a una realidad diferente: *"En la Argentina el campesino europeo se encontró totalmente desorientado: aquí hasta las estaciones mismas estaban invertidas; el suelo, las lluvias, las temperaturas, eran totalmente diferentes; la tierra, aunque en gran medida era inaccesible para él como propiedad, era abundante, y la mano de obra escasa... Frente a semejante desconcierto, sólo podía recurrir a su propia experiencia, su conservadorismo y su ignorancia... Encontramos agricultores mediocres, pero no porque se hubiesen criado en la ciudad. Lo que contribuía a los malos métodos de siembra, era, más bien, su analfabetismo y conservadorismo, y las condiciones ecológicas radicalmente diferentes...".*

J. R. Scobie hace también referencia a las consecuencias sociales que el régimen de la agricultura extensiva —similar al existente en nuestro país— tenía para los campesinos: *"Los agricultores de la Argentina, tanto los colonos como los arrendatarios, no vivían por regla general en poblados, ni iban todos los días a cultivar los campos circundantes. A consecuencia de la agricultura extensiva, con su roturación superficial de amplias extensiones, las casas estaban dispersas y separadas unas de otras por considerables distancias. En la época en que 30 hás. constituía la unidad básica del cultivo del trigo, era preciso, sin embargo, recorrer grandes distancias a pie o a caballo para llegar a la casa de un vecino; con 200 hás., la distancia aumentó, y la posibilidad de que las instituciones sociales llegasen a la chacra disminuyó en la misma proporción. Las bodas, los funerales y las fiestas religiosas especiales podían justificar el largo viaje al pueblo o a la ciudad"* (538). Ajustándolo a las escasas dimensiones de nuestras chacras canarias, hay mucho de cierto en lo que Scobie sostiene si lo referimos al Uruguay. La dispersión de los ranchos en nuestras zonas Sur y Centro dificultó los contactos sociales entre los agricultores, y entre éstos y la gente de los pueblos, disminuyendo así los intercambios no sólo sociales, sino también culturales, que hubieran podido ir modificando lentamente sus hábitos de trabajo y de vida. Piénsese, por ejemplo, en las difi-

cultades que tenía la escuela uruguaya de la época para extender su acción educadora frente a la dispersión de las familias y el permanente pésimo estado de los caminos. Obsérvese también que el aislamiento tornaba imposible el nacimiento del espíritu de asociación entre los labradores para lograr conciencia sobre la identidad de sus intereses y la necesidad de unirse en su defensa. Todas estas eran características que la pobreza agravó.

La miseria que dominaba en la mayoría de los ranchos "canarios" solo tenía parangón con otra situación más trágica todavía: la de los pequeños cultivadores (transformados en pastores en cuanto se les dejaba de imponer la condición agrícola que las leyes exigían) en los ejidos de nuestros pueblos del interior, más adelante descripta.

Es cierto que por estos años sobre todo, y al amparo de la maquinización posible para individuos con grandes recursos económicos, surgieron verdaderos latifundios agrícolas en diversos departamentos de la República. Pero su calidad de "hombres de empresa" al frente de grandes explotaciones que trabajaron utilizando jornaleros o con más frecuencia el régimen de la medianería, los colocó al margen de esta caracterización social que quiere ser general. Agricultura y agricultores fueron —en términos básicos— sinónimos de dificultades económicas y miseria social. Las excepciones anotadas, aunque pudieran paliar en algo el primer juicio no lo harían con el segundo. Los latifundios agrícolas sólo acentuaron la vida miserable de los que casi fueron sus siervos: los medianeros. Al analizar las empresas de colonización iniciadas luego de 1887 en medio de la fiebre especulativa probaremos el aserto.

B) *La situación económica de los agricultores.*

La tenencia de la tierra se distribuía en 1892 entre 21.324 agricultores, de los cuales 10.853 —50,90 %— eran propietarios y 10.471 —49,10 %— eran arrendatarios. En 1894 las cifras eran casi iguales: se mantenían los 10.853 propietarios —51,57 %—, frente a 10.192 arrendatarios —48,43 %—, en un total de 21.045 empresarios. Analizando los datos correspondientes al primer año, Martín C. Martínez creyó comprobar en abril de 1893:

"...*tanto sobre este particular* [nacionalidad] *como sobre las condiciones de propietario y arrendatario, cabe observar que la igualdad y aún superioridad de los nacionales y de los propietarios sobre los extranjeros y los arrendatarios existe en los departamentos que inician la vida agrícola, mientras que en los departamentos verdaderamente agricultores como San José, Colonia, Canelones y Montevideo, es superior en más de la mitad el elemento extranjero sobre el nacional y también los arrendatarios sobre los propietarios. Quiere decir, que el gran desarrollo agrícola se ha hecho con el elemento extranjero, que viene a conquistar la tierra y empieza por arrendarla;...*" (539).

En los departamentos tradicionalmente agrícolas los extran-

jeros eran mayoría, pero la carestía de una tierra cercana al principal centro de consumo cerró a muchos el acceso a la propiedad de una chacra. El problema esencial era la carestía de la tierra y el minifundio, inextricablemente confundidos.

Dentro del período estudiado (1886-1894), el precio de la hectárea en Canelones fue de $ 37,55 hasta 1890, y de $ 34,20 después; mientras que su arrendamiento anual osciló entre $ 2,98 y $ 2,85. Eran precios demasiado elevados para que el agricultor pudiera comprar o arrendar una extensión suficiente para cubrir sus necesidades familiares y a la vez obtener el anhelado éxito económico. La tierra cercana al mercado de consumo y puerto exportador tenía que pagar un mayor valor por esa proximidad. Y que ese mayor valor era muy alto lo revela el hecho de que en Canelones la tierra costaba dos veces más que la de pastoreo en el Litoral, y seis veces más que en el Norte (véase nuestros cuadros estadísticos). Sometido a ese factor esquilmante y a las previsibles divisiones que la herencia aparejó, el minifundio fue la realidad dominante de los departamentos agrícolas cercanos a Montevideo, especialmente Canelones. Y no sólo la pequeña propiedad, sino otras formas derivadas de ese mismo alto costo, como el arrendamiento y la medianería.

Respecto al arriendo basta recordar las cifras ya citadas para darse cuenta que la mitad de los empresarios agrícolas arrendaban la tierra que trabajaban. En el departamento de Canelones los arriendos se concentraban en los predios más pequeños. En el quinquenio 1886-1890, el 23 % de las tierras arrendadas tenían menos de 100 hectáreas y el 46 % de 100 a 200. En el quinquenio siguiente —1891-1895—, los arriendos de los predios de menos de 100 hectáreas alcanzaban al 77 % del total. El arrendamiento dominaba en el minifundio, nueva prueba de la pobre condición social de nuestros labradores.

Los plazos de que dispusieron los arrendatarios fueron, en general, cortos (4 ó 5 años a lo sumo). Ello introducía un elemento perjudicial para el imprescindible avance tecnológico: la inseguridad y precariedad de instalación del empresario le impedía realizar mejoras de rendimiento lento, precisamente aquellas de mayor importancia.

La medianería fue también una forma de tenencia de la tierra muy difundida y utilizada en particular por los grandes empresarios agrícolas o los no muy numerosos hacendados que se decidían a añadir una chacra a su establecimiento. (*)

Pero la realidad principal —como que, de ella derivaban dificultades esenciales— ya fuera arrendado, cedido en medianería

(*) La investigación de la medianería se dificulta en nuestros archivos pues en la mayoría de los casos el contrato, ante la debilidad de una de las partes, pocas veces se hizo por escrito, lo que significaba, naturalmente, que el trabajador quedaba a merced del propietario. Puede servir de ejemplo uno de los pocos encontrados: el celebrado en el pueblo de San Ramón, departamento de Canelones, el 19 de octubre de 1889, por el cual Máximo Masaguez entregaba en arriendo a Pedro Pereira una fracción de campo de 300 cuadras cuadradas al norte del Río Santa Lucía. El plazo era de cinco años. El precio convenido: la mitad de las utilidades que produjera el campo. (540)

o poseído en plena propiedad, era el minifundio. Un simple cálculo basta para comprobar su existencia: en 1892 había 21.324 empresarios agrícolas; por la misma fecha las tierras agrícolas en explotación sumaban unas 320.000 hás. Una simple división alcanza para constatar que el promedio de tierra en manos de cada labrador apenas si alcanzaba a 15 hás. Comprendemos que este promedio puede falsear la realidad, en cuanto sabemos que había agricultores que poseían 100 ó 200 hás. y también existían los que llamamos "latifundios" agrícolas. Pero que esto sucediera reafirma la existencia del minifundio y aún disminuye su extensión porque, de acuerdo al promedio, al lado de esos propietarios medianos y grandes debió haber muchos otros, la mayoría, que tenían sólo 2, 3, 5 ó 10 hectáreas a su disposición. Otros datos corroboran este juicio.

En el informe que el embajador de Francia, Conde de Saint Foix, realizó en 1886 sobre nuestra vida económica, se estableció: *"la gran mayoría de las propiedades* [en la agricultura] *no contiene más de 20 a 30 hectáreas cada una. Estas pequeñas propiedades, llamadas chacras, son cultivadas por una familia de chacareros que en general arrienda por año a razón de 15 a 20 francos la hectárea* [alrededor de 3 pesos]..." (541).

En otro informe del mismo año que la Junta Directiva de la Asociación Rural elevó al cónsul de los Estados Unidos en nuestro país, se decía: *"Las chacras de 20 a 100 cuadras de extensión son las que predominan, y el cultivo es extensivo y bienal, alternándose generalmente el trigo con el maíz..."* (542).

En las cercanías de la ciudad de Paysandú encontramos el mismo fenómeno. En el año 1892 el diario "El Siglo" expresó *"Las chacras están divididas en 700 de forma regular de 25 cuadras cada una, y en 130 irregulares... que abrazan un total de 7 leguas cuadradas. Población de las chacras 4.000 almas..."* (543), lo que, suponiendo que una cuarta parte fueran jefes de familia daría un promedio de apenas 20 hás. por chacra. Reafirmando esta realidad, cuando se discutió en la Cámara el proyecto de Contribución Inmobiliaria para los años 1888-89, un diputado expresó que casi todo el departamento de Canelones podría escapar a la contribución *"porque se sabe que son pequeños propietarios de chacras que no alcanzan a 30 cuadras..."* (544).

¿Por qué el minifundio constituía —y constituye— un elemento regresivo para nuestra agricultura?

Con una explotación tan pequeña el agricultor estaba atado a una economía casi de subsistencia como lo veremos de inmediato a través de una demostración numérica. No podía pensar en invertir en maquinarias —cuyo elevado precio ya conocemos— y que además no eran rentables en esas extensiones. También quedaban fuera de su alcance el abono artificial por su precio elevado y una mayor inversión en buenas semillas importadas, en general, por especuladores que las cobraban caras. Tampoco se podía dejar descansar la tierra, o una franja de ella, pues en predio tan pequeño hasta el último metro cuadrado era necesario para ir viviendo. En suma, la mínima tecnificación se

hacía imposible por carencia de recursos y el agricultor entraba en el círculo infernal: era pobre porque el escaso pedazo de tierra que trabajaba no le rendía; como no le rendía, no podía invertir en él; como no podía invertir en él, no producía más; y como no producía más, era pobre. He allí la realidad del minifundio de todos los tiempos. He allí el origen de lo que los contemporáneos llamaron "la ignorancia" del campesino, afirmación cierta pero prohijada, generada, por su miseria y su impotencia para elevarse de un mínimo nivel de supervivencia.

2 — El rendimiento económico de una explotación agrícola

En este parágrafo presentaremos el mismo cálculo que hicimos para la estancia del período con el fin de averiguar qué rendimiento económico proporcionó la chacra. Poseemos dos documentos que nos dan los datos necesarios. El primero es un artículo del diario "El Telégrafo Marítimo" (545) del 5 de enero de 1886; y el segundo un escrito del estanciero Carlos Arocena aparecido en "El Siglo" (546) el 9 de febrero de 1895. Además de los informes que aportan es importante destacar que, por sus fechas, abren y cierran el período a estudio.

En primer lugar vamos a exponer sus datos. El chacarero de "El Telégrafo Marítimo", o Chacra "A":

Gastos que se ocasionan para sembrar cincuenta cuadras de trigo y recoger su producto:

Alquiler de 50 cds. a $ 2 c/u.	$ 100.—
Semilla 37 ½ fgas. a $ 3	112.50
Segar y atar 50 cts. a $ 3,50	175.00
Trilladora, calculando un rendimiento medio de 6 fanegas por cuadra son 300 fanegas a 40 cts. una	120.—
Gastos de manutención para la trilla	40.—
Total	$ 547.50

Entre otras cosas, por merma, el articulista disminuyó en un 10 % la producción total de trigo, dejándola en 270 fanegas (110 ks. c/u).

270 fanegas vendidas a $ 2,40 cada una	$ 648.00

Concluía diciendo: *"Tenemos de esta manera, que cada agricultor de nuestra campaña que trabaje cincuenta cuadras de tierra... recibe como todo beneficio una suma de $ 100,50 cts... De estos míseros $ 100,50 cts. alcanzados como frutos de penosos sacrificios, han de salir aún los elementos necesarios para la mantención del agricultor y su familia y demás gastos de la subsistencia diaria..."*

Resumiendo:	Gastos	$ 547.50	
	Venta trigo	$ 648.—	
	Beneficio	$ 100.50	sin contar la manutención del labrador y su familia.

El chacarero de "El S'glo", o chacra "B":

Capital de instalación.

Poblaciones muy modestas y dependencias. Provisión de aguas	$ 200.—
4 arados a $ 21 cada uno y rastras	114.—
20 animales, bueyes y caballos en media $ 15 c/u. ..	300.—
1 segadora atadora (si no es dueño de ella le sale más caro)	300.—
1 carreta (usada)	60.—
Cuartas, yugos, coyundas, otros aperos de labranza ..	50.—
Capital de instalación	$ 1.024.—

Gastos anuales.

Semilla para 80 hectáreas de trigo	$ 108.—
Alimentación familia 7 personas de trabajo	383.25
Hilo para la segadora atadora en 80 hás.	54.—
Aceite para id. id.	4.06
Refacciones para la segadora mínimo anual	10.—
Pago a la máquina trilladora suponiendo un buen rendimiento de 900 kgs. por há. son 72.000 kgs. Trigo y gastos extraordinarios de trilla a $ 0,30	216.—
Gastos de bolsa y transporte al sitio de venta a $0,15	108.—
Arrendamiento o parte proporcional en cosecha al propietario	200.—
Demérito de su capital, útiles por deterioro del uso: 10 %	102.40
Intereses del capital no se tienen en cuenta	—
Gastos anuales	$ 1.185.71
Venta de 72.000 kilos trigo a $ 1,50 los 100 kgs.	$ 1.080.00
Pérdida	$ 105.71

Partiendo de estos datos y con las correcciones necesarias para comparar las dos explotaciones (*) hemos elaborado los cuadros que siguen:

(*) Como se apreció, en ambas chacras se cultivan superficies diferentes. Para poder compararlas fue necesario dividir a la mitad la superficie y los

CUADRO Nº 1

RENDIMIENTO DE LA CHACRA

	Chacra "A"	Chacra "B"
Tierra (arrendamiento de 40 hás.) ..	$ 100.—	$ 100.—
Mejoras (mitad del capital de instalación de la chacra "B" $ 512, calculando 5 %): poblaciones, arados, animales, segadora, carretas, aperos ..	25.60	25.60
Semilla	112.50	54.—
Gastos de siembra y cosecha (salarios, alquiler de máquinas y mantenimiento)	335**	191.03
Manutención familia agricultor (3,5 personas)	191.62	191.62
Inversión total	$ 764.72	$ 562.25
Venta del trigo	648***	540****
Pérdida	$ 116.72	$ 22.25

La deducción más clara que surge de este cuadro es que estamos en presencia de una economía en el límite de la subsistencia. En efecto, si elimináramos el rubro "manutención familia del agricultor", ambos establecimientos ganarían dinero. Al no poder hacerlo así, ya que vivían literalmente de su trabajo, ambas pierden. A duras penas —pues había pérdida— les daba para vivir consumiendo buena parte de lo que producían para eliminar la incidencia brutal de la manutención familiar.

gastos de la chacra "B", llevándola a 40 hectáreas que es casi lo mismo que tiene la chacra "A" (50 cuadras o sea casi 38 hás.). Por lo mismo redujimos en la misma proporción el capital de instalación de la chacra "B" y le atribuímos a ambas el mismo porcentaje (5 %) de amortización sobre los bienes fijos, calculando su duración en 20 años. Supusimos que en ambas la familia del labrador constaba de 3,5 personas en lugar de 7 que consideraba la chacra "B". Al disminuir en 50 % la superficie de esta última, también rebajamos en el mismo porcentaje su producción de trigo, aunque para ambas mantuvimos los precios originales porque son los más probables en las fechas en que los articulistas escribieron.

(**) El gasto de siega en la chacra "A" es casi el triple que en la "B" porque se efectuó a mano y no a máquina. En la trilla, en cambio, no hay mayor diferencia por haberse utilizado máquinas en ambas.

(***) 29.700 kgs. a $ 2,40 la fanega.

(****) 36.000 kgs. a $ 1,50 la fanega.

CUADRO Nº 2

PARTICIPACION PORCENTUAL DE LOS RUBROS DE INVERSION EN EL RENDIMIENTO DE LA CHACRA.

	Chacra "A"	Chacra "B"
Tierra	13 %	17 %
Mejoras	3 %	4 %
Semillas	14 %	9 %
Gastos de siembra y cosecha	43 %	34 %
Manutención familia del agricultor ..	25 %	34 %

Los rubros fundamentales son aquellos que requieren mano de obra y la manutención de la familia del agricultor. Los peones agrícolas eran escasos y su salario, para los minifundistas, elevado. En 1889 (547) varió seguramente entre $ 10 y $ 20 mensuales, lo que equivalía a un mínimo comparable al del peón de estancia pero a un máximo que sólo la influencia del cercano jornal obrero montevideano puede explicar. La manutención del labrador y su familia comprendía de la cuarta a la tercera parte de la inversión, gasto que ni siquiera se contabilizaba en la estancia.

Por todo eso, una comparación con ésta permite extraer interesantes conclusiones. Tomando en cuenta lo recién expresado hay que deducir, en primer lugar, algo conocido de todos en el presente pero que aquí está comprobado por los números en el pasado: la productividad por hombre en la agricultura era baja y en la ganadería muy alta. Si en la chacra "B" se computó a la familia como integrada por 7 personas de trabajo (y no lo dice, pero suponemos que para la cosecha se contrataban peones), esto significa que para una chacra de 80 hás. hacía falta un trabajador cada 11 hás., mientras que en la estancia, como estudiaremos más adelante, bastó un peón cada 600 o 1.000 hectáreas (dependiendo la cifra de la existencia de ovinos en la estancia sobre todo). De aquí se deducía que aunque la agricultura poblara más a la nación pues, su necesidad de mano de obra era mayor que en la ganadería tradicional, desde el punto de vista económico no podía competir —medido en términos de productividad por hombre— con ésta. Mientras la República fuera un semi-desierto como lo era, este factor pesaría siempre a favor de la ocupación tradicional y trabaría cualquier desarrollo agrícola en cambio.

En segundo lugar se deduce que la productividad por hectárea en la agricultura era más elevada que en la ganadería. Mientras la chacra "B" producía 900 kilos de trigo a $ 1.50, lo que daba $ 13.50 por hectárea, la estancia producía, según nuestros cuadros anteriores referidos al rendimiento de una suerte en 1890, $ 2.40 por hectárea. Desde este ángulo —y sin considerar las inversiones necesarias para lograr esa productividad, aspecto que, como veremos, puede trastornar todo el razonamiento— la agricultura triunfaba sobre la ganadería.

En cuanto a la tierra, en la estancia era la inversión fun.amental junto con el ganado. Salvo escasísimas mejoras, tierras y ganado *constituían* la estancia. En la chacra en cambio, aunque la tierra valía varias veces más que la de la estancia —por su cercanía a Montevideo y los pueblos— se nota menos su influencia por la enorme incidencia de los gastos y la manutención. De aquí se puede extraer otra conclusión.

El estanciero "A" en 1890 había invertido por hectárea $ 1.71 y obtuvo de ella $ 2.40. El chacarero "A" invirtió por hectárea $ 19.12 y obtuvo $ 16.20. Por lo tanto, la productividad de la agricultura por hectárea era casi 7 veces mayor, pero el labrador debía invertir 11 veces más que el estanciero.

Aunque los documentos analizados no lo tomaron en cuenta, otro contemporáneo (548) estableció como interés del capital para la agricultura el 10 %, el doble de lo que se abonaba en los nuevos países agrícolas como Estados Unidos y Canadá. En un país huérfano de crédito rural como el nuestro en estos años, toda actividad que requiriera una fuerte inversión permanente estaba condenada de antemano. Ese era el caso de la agricultura.

Otros datos lo confirman. En nuestro cuadro "Precio del arrendamiento de la tierra", encontramos que de 1886 a 1890 el precio de la hectárea arrendada en Canelones se elevó a $ 2.98; en el mismo período, el precio de la fanega de trigo de pan alcanzó a $ 4.27. La relación era todavía favorable al agricultor. Pero en el período siguiente, 1891-1895, mientras el precio de la hectárea arrendada apenas bajó a $ 2.85, el de la fanega de trigo lo hizo hasta $ 3.36. O sea, que mientras el valor del trigo descendió en un 21 %, el precio del arrendamiento bajó sólo un 4 %. La diferencia —enorme en una economía de pobreza— fue una de las causas esenciales para comprender la miseria del labrador.

Si de la relación tierra-trigo, pasamos a la comparación entre el precio de la tierra y el precio de su arrendamiento, encontramos un panorama similar en cuanto vuelve a poner de relieve el drenaje angustioso de la renta.

En nuestro período, el precio de venta de la tierra en Canelones fue:

1886-1890	1891-1895
$ 37.55	$ 34.20

lo que de un descenso del 9 %. En cambio, el precio del arrendamiento (siempre una hectárea) sufrió esta evolución:

1886-1890	1891-1895
$ 2.98	$ 2.85

o sea, un descenso del 4 %. Descendió menos el arrendamiento que el precio de la tierra, lo que es lo mismo que decir que el propietario de ésta logró trasladar la mayor parte del peso de la crisis que lo afectaba sobre el arrendatario: el agricultor miserable.

* * *

Pero si la tierra de los departamentos cercanos a Montevideo valía tanto, ¿por qué el agricultor no compró o arrendó las tierras del Norte? Sus precios eran muy inferiores a los de Canelones o San José. Por ejemplo, en 1886-90 una hectárea valía en Rivera $ 5.39, en Tacuarembó $ 6.36 y en Treinta y Tres $ 6.46. El transporte fue el impedimento más grave. Sin buenos caminos ni puentes era imposible traer a Montevideo —principal mercado de consumo y de exportación— los cereales. Ya en esta época el ferrocarril pudo contribuir a modificar esta situación pero no lo hizo. Si bien su influencia se hizo sentir en la expansión del área agrícola en el propio Sur, no fue suficientemente benéfica porque en vez de alentar a esa expansión con fletes razonables y adecuados a la pobreza del agricultor, prefirió la ganancia rápida que le proporcionaba el flete caro. Así lo ejemplificó en 1888 Arsenio Lermitte estableciendo una comparación con el ferrocarril argentino: *"En el Rosario de Santa Fe el Central Argentino cobra de Tortugas al Rosario por 105 kilómetros $ 1.44 de nuestra moneda por 1.000 kilos de cereales; y de San José a Montevideo —son 95 km.— cobra el Central del Uruguay $ 2.50 por 1.000 kg. de trigo..."* (549).

Años más tarde, en 1893, la situación permanecía casi incambiada. El ferrocarril cobraba por transportar una fanega de trigo o maíz —110 kgs.— desde San José o Florida a Montevideo, $ 0.20; desde Durazno, $ 0.24 y $ 0.28 respectivamente (550).

Más adelante analizaremos en detalle las relaciones del ferrocarril con la agricultura. Retengamos ahora que la carestía del flete fue otro elemento que contribuyó a la pobreza del agricultor, cuando lo utilizaba, o le dificultó extenderse a regiones de tierras más baratas que le permitieran alguna ganancia.

Por otra parte, no todo estaba solucionado con mandar el trigo a Montevideo. El labrador no tenía en su chacra lugares que le permitieran almacenarlo, ni en la capital había depósitos a tal efecto. Muchas veces se lo conservaba en los propios vagones estacionados en la Estación Central, corriendo el riesgo cierto de que se pudriera o picara. Apenas bajado del tren había que llevarlo al mercado y venderlo, cualquiera fuera el precio que los molineros o exportadores —asociados desde siempre contra el productor— quisieran pagar. No le quedaba a éste ni la posibilidad de retenerlo en espera de una mejor cotización, ni tampoco podía aguardar a que ello sucediera debido a su escasez de recursos. Tanto, que muchas veces vendía el trigo en flor, antes de haberlo cosechado, para mayor provecho de los acopiadores.

* * *

Todo lo que hemos visto hasta ahora sobre la situación de la agricultura y del agricultor no es más que un cúmulo de datos negativos. Elevado precio de la tierra, minifundio, extensividad, técnica de explotación primitiva, escasa productividad, malas semillas, fletes elevados, falta de crédito, inexistencia de graneros y silos, oscilaciones en el precio del cereal, son los rasgos esen-

ciales y propios de esta actividad. Ahora se debe comprender bien por qué la llamamos economía de subsistencia: la agricultura, en la mayoría de los casos, era el refugio inseguro y miserable de los pobres que habitaban en el Sur de la República. Una sola ventaja los retenía allí: las clases populares rurales todavía se hallaban en peor situación: peones, agregados y en particular desocupados o "vagos" (para la legislación de la época).

Capítulo III
La protección estatal a la agricultura

Aunque la preocupación por el desarrollo agrícola es tan vieja como el primer gobierno que tuvo la región antes de ser país (el denominado Gobierno Económico de Guadalupe en 1813), para hallar una política definida y planificada desde bases teoréticas firmes y seguras debemos esperar a que Julio Herrera y Obes asuma la presidencia de la República el 1º de marzo de 1890. Por motivos que analizaremos más adelante, toda una serie de medidas proteccionistas y promotoras de esta actividad productora se vincularon a su iniciativa. La propia creación del Ministerio de Fomento en 1891 obedecía a la preocupación gubernamental por el desarrollo armónico de todos los intereses materiales de la nación (comunicaciones, producción agropecuaria e industrial, poblamiento y colonización, etc.), demasiado confundidos con anterioridad dentro de las vastas atribuciones del Ministerio de Gobierno. Ya hemos señalado que esta Administración fue también la promotora de proyectos de ley bienintencionados en relación a la agricultura, aunque poco eficaces, como los de lucha contra la langosta y libre introducción de semilla de trigo.

En realidad, este movimiento a favor de la diversificación de la producción rural se vinculó con la crisis de la ganadería acentuada a partir de 1885, y es ya desde esa fecha que puede anotarse la existencia de una auténtica preocupación en los círculos políticos encaminada a desarrollar la agricultura, protegiéndola o imponiéndola mediante medidas fiscales.

Cuando se discutió en Diputados el proyecto de Contribución Inmobiliaria de 1888-89, la Comisión de Hacienda, integrada, entre otros, por Carlos María Ramírez, Francisco Bauzá y Lucas Herrera y Obes, propuso algunas modificaciones a la ley hasta entonces vigente. En ésta pagaban el 6,5 por mil todos los bienes inmuebles, excepto las chacras y los campos cultivados que sólo abonaban 5,5 por mil. Pero el aforo de las chacras era muy alto y resultaba que aunque pagaran una cuota menor, el impuesto se volvía más elevado que el impuesto pago por los campos de pastoreo: "*Tomemos, por ejemplo, el departamento de' la Colonia. Se declaran allí 147.121 cuadras cuadradas con cultivo de cereales o forrajes avaluadas en $ 1.181.122 a razón de 8 pesos la cuadra, y que pagan... al 5 ½... $ 6.495, despreciando fraccio-*

nes. La misma extensión, aforada; al precio de los campos de pastoreo, pesos 5.60... daría un valor de $ 823.877 por el cual pagaría únicamente $ 5.185". Por lo tanto, la Comisión proponía *"...una cuota uniforme de contribución y una sola tarifa de avalúo a las tierras de los distritos rurales. Respecto de los... departamentos... salen beneficiadas las tierras de labranza... Así volviendo al ejemplo del departamento de la Colonia, éste paga hoy $ 6.495 por sus tierras de labranza, y pagaría $ 5.496 con sujeción a las disposiciones del Proyecto"* (551).

Además de ello, la Comisión proyectó no cobrar el impuesto a las propiedades que no alcanzaran un aforo de $ 500. Un diputado se opuso sosteniendo que casi todo el departamento de Canelones escaparía a la contribución ya que predominaban en él las propiedades de sólo 30 cuadras, que no alcanzaban a esa cifra, pero la Cámara no tomó en cuenta la objeción, y aprobó lo propuesto por la Comisión. La agricultura minifundista se había librado por lo menos de la Contribución Inmobiliaria.

También demostraron varias legislaturas su preocupación por la desaparición o mal uso que se le daba a los ejidos de los pueblos. Estos habían sido vendidos o donados durante la época colonial y los sucesivos gobiernos patrios con la obligación de dedicarlos a la agricultura. Existió el interés de asegurar el abastecimiento agrícola de los pueblos dedicando las tierras que los rodeaban al cultivo e impidiendo a la vez el avance de las estancias criollas sobre ellos. Los particulares poseedores de esos terrenos, en cambio, los dedicaron en su mayor parte a la ganadería, por todas las ventajas que ya hemos visto ésta tenía sobre la agricultura, fundamentalmente porque era mucho más lucrativa. Pero el hecho despertó desde 1890 en adelante, la oposición de los legisladores, que pretendieron hacer retornar las tierras ejidales a su primitiva finalidad agrícola.

Desde "El Siglo" se veía de esta manera el problema: *"Es notorio que la mayor parte de los ejidos de los pueblos de campaña, continúan entregados al pastoreo y que en oposición a los fines de las leyes vigentes, las chacras se han ido transformando en verdaderas estancias. Al estanciero le conviene tener sus potreros de invernada al lado de la población consumidora; y como la ley de Contribución Inmobiliaria no distingue entre las estancias y las chacras, sino que afora todas las tierras al mismo precio y cobra el mismo tanto por ciento de cuota contributiva, con el andar del tiempo, la estancia ha ido desalojando al agricultor, aún en ejidos importantísimos, como los de San José y la Colonia por ejemplo. El abuso reviste tal gravedad que es ya un problema entrar a los pueblos, pues a fuerza de haberse cerrado las calles, se requiere dar grandes vueltas para llegar a los caminos nacionales"* (552).

Esa desvirtuación de la ley y esos abusos, son los que pretendió cortar el Poder Ejecutivo mediante modificaciones a la ley de Contribución Inmobiliaria. Otra vez fue Julio Herrera y Obes con su ministro Carlos María de Pena, el que encabezó la reforma en el proyecto de ley de dicha contribución para el

ejercicio 1890-91. La modificación principal estaba en el artículo 3º: *"...duplica la cuota del impuesto sobre las tierras comprendidas dentro de los ejidos, si al cobrarse la contribución, no se encontrasen cultivadas, siquiera en una tercera parte, o si no estuviesen ocupadas por algún establecimiento fabril, o al servicio de alguna industria rural, con excepción de la ganadera. Se exceptúan del recargo las tierras destinadas permanentemente al pastoreo o engorde de ganados para el abasto, así como aquellas en que existan cabañas o donde se cuiden o destinen a la reproducción animales sementales de sangres puras"*. Y fundamentaban con acierto tal medida expresando: *"Hay... un interés público en impedir que las tierras de los ejidos permanezcan incultas en la mayoría de los departamentos, concentradas en otros en pocas manos y yermas, o entregadas, cuando más, a la cría miserable de unos cuantos animales vacunos, caballares u ovinos, esperando tan solo el incremento de su valor, de la proximidad de los núcleos de la población urbana que avanza sobre las líneas de los ejidos, o del influjo natural de la ley de la renta que a favor del simple transcurso del tiempo valoriza gradualmente esas tierras a expensas del progreso general. El impuesto con que se las recarga tiende a estimular el cultivo o aplicación industrial de esas tierras, o a mover, por traslaciones de dominio esos predios, estériles hoy para la comunidad... a los fines económicos que el legislador tuvo en vista al hacer la clasificación y reparto de las tierras"* (553).

Por supuesto que proponer el cobro del 13 por mil en lugar del 6,5 a esas tierras ejidales no constituía una reforma radical y sin embargo, la Comisión de Hacienda de Diputados bajó ese aumento a sólo 50 %, o sea 3,75 por mil además del 6,5 que ya se cobraba.

Al año siguiente, 1891, el Senado propuso incluso la eliminación de ese pequeño recargo, pero Representantes se negó. La Comisión de Hacienda de esta última Cámara argumentó lo siguiente en favor de su mantenimiento: *"Si por un lado la legislatura considera un deber de patriotismo y una necesidad imperiosa alentar la colonización y favorecer con la exoneración de impuestos la formación de centros agrícolas... es lógico suponer que en armonía con esos plausibles propósitos, debe castigar con un recargo de impuesto aquellas tierras que, como las de los ejidos, fueron primitivamente donadas o vendidas, con la condición de ser cultivadas en provecho comunal, y cuyos propietarios no han dado cumplimiento a dicha condición"*.

El diputado Freire, apoyando esa tesitura, expuso los abusos a que las tierras de ejidos se veían sometidas: *"Los ejidos de los pueblos no son... para cabañas ni criaderos de hacienda; son exclusivamente para cultivarlos. Conozco... en algunos ejidos, áreas demasiado extensas, que constan de más de 800 a 1.000 cuadras, que están hoy destinadas a criaderos de ganados, cosa que está en sentido diametralmente opuesto al objeto a que han sido destinados..."* (554).

Al estudiarse el proyecto de ley de Contribución Inmobiliaria

para el ejercicio 1892-93, volvió a plantearse el problema de la revisión de ese recargo. Esta vez salió en defensa de su mantenimiento el diputado Antonio María Rodríguez al señalar: "...*la disposición ha dado excelentes resultados. Según mis informaciones, muchísimas personas que tenían chacras en los ejidos de los pueblos, abandonadas o destinadas al pastoreo, con motivo de esta conminación de la ley, han buscado medianeros, han hecho arreglos diversos, y se ha destinado a la agricultura gran parte de esas tierras... La ley, lo que quiere con esta disposición, es castigar la indolencia de los propietarios de esas localidades, estimular el desarrollo de grandes cultivos, que son los que más bien reportan a la comunidad, porque son los que más producen*".

Y el diputado Freire agregó otro argumento, que debía ser la razón más honda que tenían los Representantes para defender con tanta persistencia ese estímulo a la agricultura: "...*Hoy anda la gente por la campaña, buscando dónde colocarse, dónde poder cultivar la tierra, dónde poder sacar algo para el propio alimento; y los que tienen esos terrenos por especulación, no hacen caso: es el modo de obligarlos a que los cultiven*" (555).

Finalmente se llegó a una transacción: el recargo se redujo a sólo el 25 % sobre el valor de aforo para las tierras ejidales no cultivadas por lo menos en una tercera parte (556).

Ninguna duda que en el campo de las buenas intenciones las palmas las llevaron los integrantes de la Cámara de Representantes. Obligar a cultivar los ejidos era no sólo hacer cumplir la ley sino también evitar que los pueblos quedaran ahogados en su crecimiento por las estancias, dotarlos de alimentación más variada y barata y lograr una demanda de mano de obra que podía contribuir a paliar la situación desesperada del pobrerío rural que vivía precisamente en los ejidos.

Pero también la obligación de hacer agricultura significaba resistir una tendencia que tenía tanto de social como de económica: los hombres de campo, fueran de la clase que fueran, no deseaban practicar una actividad que los condenaba en casi todos los casos a una vida miserable, como ya hemos comprobado al analizar el rendimiento de la chacra. Por supuesto que este argumento tenía variantes importantes de acuerdo a las zonas del país. Los ejidos de San José y Colonia, en manos de estancieros y dedicados al pastoreo, frenaban el desarrollo agrícola que en esas regiones era posible, entre otras razones, por el sistema de comunicaciones. En cambio los ejidos de Tacuarembó, Rivera o Cerro Largo no se hallaban en la misma situación. Era en esas regiones —la mayor parte del país en verdad— donde las buenas intenciones se estrellaban contra la realidad económica. La rebaja sucesiva de los recargos (del 100 % propuesto originariamente por el Poder Ejecutivo en 1890 al 25 % en 1892) es una prueba del peso de esa realidad.

* * *

Otro intento de Julio Herrera y Obes de estimular la agri-

cultura fue su proyecto de ley de exoneración de derechos de importación a los abonos químicos. En Mensaje enviado a Diputados en enero de 1892 firmado conjuntamente con su ministro Juan Alberto Capurro, hizo suyo un pedido en tal sentido de la Asociación Rural. Esta expresaba en su nota: "*Con el objeto... de estimular los cultivos... la Junta Directiva... tiene el honor de poner a consideración de V.E. la utilidad que reportaría la agricultura si se obtuviera del Cuerpo Legislativo la exoneración de derechos de importación para los siguientes productos: sulfato de hierro; abonos químicos en general comprendiendo: superfosfato y fosfatos minerales; nitratos de soda y de potasa; sulfato de amoníaco y de cal; sulfatos, cloruros y carbonatos de potasa; escorias de fosforación; guano del Pacífico...*".

La iniciativa fue informada favorablemente por la Comisión de Hacienda y rápidamente aprobada por la Cámara sin discusión (557).

Esta preferente atención del Poder Ejecutivo y las Cámaras por solucionar problemas a la agricultura encontró una ocasión plena de manifestarse cuando la gran sequía de 1892-1893. Habiendo aprobado las Cámaras con anterioridad la gran ley proteccionista de la agricultura de 1891 que estudiaremos más adelante, los cabañeros del país iniciaron una campaña a través de la prensa y la tribuna parlamentaria para lograr la libre importación de forrajes (sobre todo alfalfa) ante el precio abultado que estaban alcanzando por la demanda creciente provocada por la seca y la falta de pastos. Desde "La Razón" este grupo de hacendados-cabañeros dió el primer grito de alarma, mostrando con claridad la oposición de intereses que volvía inevitable su enfrentamiento con los agricultores: "*Para estimular y favorecer nuestra producción de forrajes y cereales se impusieron fuertes derechos de introducción a la similar argentina de manera que se ha hecho imposible toda concurrencia, pero en atención a la anormalidad de las circunstancias, sería acto de previsión y de buen gobierno, suprimir temporariamente o disminuirlos, por lo menos, esos derechos, a fin de que nuestros hacendados no tengan que hacer sacrificios enormes para alimentar sus animales de trabajo siquiera...*" (558).

El 8 de julio de 1893 los estancieros-cabañeros iniciaron la ofensiva parlamentaria. Con la firma de los representantes Luis M. Gil, José M. Irisarri, Manuel A. Silva, Pedro Varela, Elías Devincenzi, Fructuoso G. del Busto (hijo) y Juan Maza, se presentó un proyecto de ley por el cual se suspendía hasta el 1º de octubre de ese año el cobro del derecho de importación a la alfalfa y otros forrajes. El diputado Luis M. Gil lo fundamentó:

"*A nadie es desconocido que una prolongada seca, que en algunos departamentos del Sud llega casi a 3 años, ha colocado los campos de la República en situación tal, que la ganadería en ellos constituye hoy un verdadero desastre, por la crecida mortandad de hacienda, por falta de pastos. Ni aún escapan al desastre los animales finos, ni hay en el país forraje suficiente para poder sostenerlos... En esta situación no hay otro remedio que la introducción de forrajes del extranjero...*" (559).

Pero las Cámaras no compartieron esta opinión. Los agricultores pudieron seguir vendiendo a buen precio los forrajes y los cabañeros no tuvieron más remedio que aceptar la derrota. Débese empero anotar que esta derrota no lo era de la clase alta rural, sino de un pequeño grupo dentro de ella: los que utilizaban forrajes artificiales para el alimento de sus animales de raza. En el fondo, el fácil triunfo de los labradores, además de señalar una tendencia de los Poderes Públicos favorable a la protección de la agricultura, también mostraba el escaso número de buenos animales de raza pura o mestizos que existían en el país. Si toda la clase alta rural hubiera patrocinado las palabras del diputado Luis M. Gil en 1893, es probable que el resultado no hubiera sido el que fue.

Una última iniciativa del Gobierno de Julio Herrera y Obes debe mencionarse como favorable a la agricultura: la creación de una Granja Experimental y escuela agropecuaria en Toledo.

Era ya una vieja idea de la Asociación Rural. En el tomo anterior hemos analizado su historia que se inició con un decreto firmado por Lorenzo Latorre el 11 de abril de 1877. Durante largos años se renovaron las tentativas de ponerla en funcionamiento pero siempre escollaron en la tradicional falta de recursos. Finalmente se consiguieron éstos del empréstito de 20 millones de pesos del año 1887, y una vez terminadas las obras, el Poder Ejecutivo envió a la Asamblea en febrero de 1893, su proyecto de ley para ponerla en marcha: "*El P.E.... inspirado... en la necesidad imperiosa que existe de hacer algo en favor de la agricultura, que entraña, a su juicio, uno de los principales factores de progreso material del país, y con el fin de aprovechar la valiosa propiedad que posee el Estado en Toledo, ha confeccionado el adjunto Proyecto de Granja Experimental...*".

"*Su objeto primordial es el de proceder a los experimentos y ensayos que mejor se adapten a las circunstancias climatológicas y geológicas de las distintas naciones, evitando así los enormes gastos que se ven obligados a hacer los agricultores en dichos ensayos, sin seguir un método científico... La escuela tendrá por obligación proporcionar gratuitamente a todos los agricultores del país los datos e informaciones que les sean requeridos y dar, además, una enseñanza teórico-práctica sobre los cultivos más adecuados a nuestro suelo...*".

El 3 de noviembre de 1893 el Senado aprobó un proyecto algo diferente por haber tomado en consideración modificaciones presentadas por Lucas Herrera y Obes. Se ampliaban los cometidos de la Granja a la ganadería, la contabilidad rural y la viticultura. El plan de estudios se hacía más completo e intenso abarcando asignaturas teóricas y prácticas durante un curso de dos años. Sus egresados recibirían el diploma de "capataces agrícolas". Ya hemos analizado en el tomo anterior lo que esto significaba: los estancieros progresistas se procurarían la mano de obra capacitada que necesitaban para sostener su propósito de transformación económica de la campaña.

Al pasar a la Cámara de Representantes, su Comisión de Fo-

mento amplió aún más sus fines (lo que era una buena manera de que nunca se llevara a cabo nada), pidiendo que se agregaran "...*cursos técnicos superiores que abran nuevos y vastos horizontes a la juventud estudiosa*, [con los que] *formaremos agrónomos distinguidos e ingenieros agrícolas que dirijan las grandes explotaciones y que sirvan además para difundir en nuevas escuelas... la ciencia y práctica que hayan acumulado...*". El programa de estudios que adjuntaban era extremadamente completo —y complicado—, y lo hacían extensivo (preocupación de los hacendados) a la ganadería, no descartándose la posterior adición de un "haras nacional" donde pudieran comprarse animales puros que sirvieran como sementales.

La Cámara de Diputados prefirió no prolongar más el estudio de la cuestión —ya estabamos en el año 1894— y adoptó el proyecto enviado por el Senado, aprobándolo en su sesión del 6 de diciembre de ese año (560).

Convertido en ley, el proyecto no tuvo sin embargo una significación mayor en lo que se relaciona con su finalidad última: lograr el avance tecnológico de la agricultura nacional. Las dificultades financieras durante la Presidencia de Idiarte Borda hicieron muy inestable el funcionamiento de la escuela. El plan concebido carecía de humildad. La clase alta rural progresista había maniobrado con habilidad para incluir su propia concepción de las necesidades de la ganadería perfeccionada. Pero el Estado empobrecido de la crisis no estaba en condiciones de satisfacer a los dos grupos sociales a la vez. Quedaba, sin embargo, un instituto en funcionamiento.

Capítulo IV
Los mercados de la producción agrícola

1 — Los problemas del mercado interno

La Argentina de los años 90 conoció un extraordinario desarrollo agrícola. Ese desarrollo sirvió de ejemplo a nuestros hombres de gobierno, e incluso quiso ser imitado. Pero sus primeras consecuencias fueron completamente negativas para la agricultura nacional. La abundancia argentina se desbordaba también sobre nuestras playas, y el agricultor nacional tuvo que soportar esa competencia.

Nuestra prensa se hizo eco muchas veces de tal hecho. Especialmente Eduardo Acevedo desde "El Siglo" dió una visión completa del problema cuando escribió el 26 de junio de 1890: "*La producción argentina ha sido tan considerable, que han faltado buques para transportar el trigo y el maíz a Europa; y tanto por esa circunstancia como por la crisis monetaria, durante varios meses el maíz puesto en las estaciones vendíase a 1.50 y 1.20 papel depreciado, o sea a razón de 5 y 7 reales oro la fanega... De ahí que se hayan hecho y continúen haciéndose de aquí fuertes pedidos de artículos rurales, que no sólo están destinados a llenar el déficit de nuestra producción nacional, sino a constituir un stock que perjudicará grandemente a la agricultura nacional... La producción del trigo y del maíz es mucho más barata que aquí y en cuanto al flete fluvial, desde el Rosario a Montevideo, no es más elevado que el que pagan nuestros chacareros al ferrocarril Central o los colonos suizos y valdenses al cabotaje oriental. Agréguese que las compras pueden hacerse a papel depreciado y liquidarse aquí a oro*" (561).

Allí están resumidas todas las causas de la arrolladora competencia argentina. El precio de costo de su producción agrícola era mucho menor que el uruguayo —ya conocemos los factores que incidían en el nuestro—, los fletes, a pesar de la mayor distancia a Montevideo, no eran más caros que los cobrados por "nuestro" ferrocarril, y sobre todo, vendían su producción a papel lo que constituía un negocio redondo para los molineros orien-

tales que se manejaban sólo con el oro cuando trataban con los labradores de Canelones o Colonia.

Eran estas industrias precisamente, las destilerías y molinos, que siempre habían deprimido los precios de los cereales uruguayos, las principales clientes de la producción argentina y las que mayores perjuicios ocasionaban a nuestros agricultores que se quedaban sin su mercado natural. Como lo afirmaba Eduardo Acevedo: "*Cuando nuestros agricultores, que esperan con fundamento este año realizar una magnífica cosecha, vengan con sus cargamentos a la Plaza de Frutos, se encontrarán con un fuerte stock... de Santa Fe y de Buenos Aires... Uno solo de los grandes consumidores de maíz que tiene Montevideo, la Destilería del Arroyo Seco, ha importado en estos últimos meses más de 1.000 toneladas de aquella materia prima, y puede suponerse cuál será el porvenir de nuestros agricultores. Lo que pasa a la gran Destilería, ocurre también a los molinos, que aprovechan y seguirán aprovechando de la crisis argentina, para adquirir toda la materia prima que de otro modo se habrían visto obligados a comprar a los agricultores nacionales...*" (562). Y se quejaba el articulista de que nuestra legislación aduanera fuera proteccionista sólo para la industria, dejando a la agricultura indefensa frente a un "verdadero coloso como es Santa Fe".

La situación era ruinosa para los agricultores. Año a año aumentaban las importaciones de productos agrícolas del exterior en desmedro de sus posibilidades de colocación y venta. En 1889 se habían importado 37 millones de kilos de trigo; en 1890 la cifra fue de 18 millones y aunque la pérdida de buena parte de la cosecha uruguaya fuera causa sustancial, no dejaba de influir el menor precio y la abundancia del cereal argentino.

No es que no existiera una forma de protección para la agricultura nacional; pero funcionaba en forma deficiente. Se trataba de la escala móvil, cuyo mecanismo se desnaturalizaba de la manera siguiente:

"*...la aduana cobra derechos de importación con arreglo a los precios corrientes de plaza, de tal manera que cuando el trigo, el maíz y las harinas valen mucho, el impuesto aduanero baja; y al contrario, cuando decae el valor de plaza el derecho aduanero sube... Pero en la práctica, ha resultado y resulta que los acaparadores de trigo y maíz, cuando tienen interés en despachar los buques fondeados en el puerto, se van a la plaza de frutos y hacen los precios por uno o dos días, lo que les permite despachar en las condiciones más favorables*" (563).

La agricultura estaba sometida a la especulación, con el agravante de que esa escala móvil se había establecido procurando protegerla, y resultaba todo lo contrario. Véase:

"*La Ley de Aduanas estableció hace dos años* [1888] *un impuesto que no protector sino prohibitivo a los alcoholes extranjeros. Cada litro de aguardiente paga 10 cts. de derechos, y ese mismo impuesto debe aumentarse en medio centésimo por cada grado de fuerza alcohólica que exceda de 20. Excusado es añadir que desde entonces no se introducen aguardientes... y que el*

consumo interno se lo tienen monopolizado las destilerías nacionales. Pues bien, la razón que se invocó para impedir las importaciones de alcohol era que se estimularía indirectamente... la agricultura. Pero resulta ahora que las destilerías se van a comprar la materia prima a Buenos Aires y Santa Fe" (564).

Esa situación insostenible de la agricultura nacional preocupó seriamente al Gobierno. Y quizás sea el mejor exponente de la política pro-agrícola de la presidencia de Julio Herrera y Obes, la ley proteccionista de 1891 que quiso solucionar el problema del mercado interno para nuestros agricultores otorgándoles un virtual monopolio sobre el mismo.

2 — La ley proteccionista de 1891

En 1890, un grupo de agricultores e industriales molineros en uso del derecho de petición, solicitaron a los Poderes Públicos la sustitución de la escala móvil que regía la importación de los productos agrícolas por un derecho específico único. Señalaron los defectos de la escala móvil que ya hemos anotado y pusieron especial énfasis en la situación desventajosa en que se encontraba la harina nacional frente a la extranjera, lo que hace sospechar que más debió ser una petición de los molineros que de los agricultores. Decían por ejemplo: *"...se ofrecen en plaza a $ 0.75 arroba harinas de 1ª de la República Argentina, de manera que deduciendo de ese precio el derecho de $ 0.14, los gastos de flete y comisión, esos similares del extranjero ofrecidos a ínfimo precio cierran toda competencia a nuestra producción y a nuestra industria... ¿Cuál puede ser la consecuencia de esta anomalía que nos pone a merced de la exuberante producción argentina? ...En la imposibilidad de sostener la competencia, a falta de una protección eficaz, los molineros dejarán a los panaderos que se surtan del extranjero hasta que la baja de los trigos les permita elaborar harinas"*. Los derechos específicos que solicitaban eran los siguientes: $ 1 por 100 kilos de trigo importado; $ 0.60 por 100 kilos de maíz y $ 3.60 por 100 kilos de harina.

La petición pasó a estudio de la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes (*). En su informe, ésta analizó la historia de la escala móvil que se remontaba a 1833, demostrando que las reformas que se le habían introducido en 1879 estaban vigentes hasta ese momento: *"La experiencia de este régimen lleva pues más de 10 años de duración, y sólo se explica que sus de-*

(*) Es interesante la composición de esa Comisión de Hacienda que resolvió apoyar las medidas protectoras, pues en ella estaban representados algunos de los dirigentes políticos que más se distinguieron en este período por su defensa de la diversificación de la producción agropecuaria y de la "colonización agrícola". Fueron sus miembros: Lucas Herrera y Obes, Juan Idiarte Borda, Carlos María Ramírez, Perfecto Giribaldi, Francisco Bauzá y Domingo Mendilaharzu.

fectos se hayan hecho sentir ultimamente con más vivacidad por circunstancias accidentales que hacen excepcionalmente temible la concurrencia de la producción argentina. La cosecha ha sido abundantísima en Buenos Aires y Santa Fe y la mayor parte de sus agricultores deben el precio o el arrendamiento de sus tierras en papel moneda hoy enormemente depreciado, de manera que las ventas a oro para el exterior, aún a precios ínfimos, les dan resultados remunerados...".

Reconocía más adelante los defectos de la escala móvil exponiéndolos de esta forma: *"Por cada peso que suba el precio del trigo se reduce el derecho en 25 cts., de manera que si el trigo vale en plaza $ 4.10 a $ 5 paga un peso, y si vale $ 5.10 a $ 6 paga 75 cts. Un importador que tenga fuertes existencias en depósito puede fácilmente elevar el precio de plaza en día de pocas entradas —por ejemplo de $ 4.80 a $ 5.10 y despachará sus fuertes existencias con una rebaja considerable, frustrándose así en parte, los propósitos de la ley".*

Sin embargo de ello, la Comisión entendía que debía mantenerse ese sistema, con modificaciones: *"Según informes tomados, parece que el precio de $ 3.20 la fanega de trigo y de $ 1.60 la de maíz compensa el trabajo de nuestros agricultores en épocas regulares. Abajo de esos precios, poco o nada beneficia; arriba, lucra. La Comisión de Hacienda opina que la escala móvil debe modificarse reduciendo sus variantes a dos términos, basados en lo que acaba de establecerse. Así el maíz pagará 60 cts. los 100 kilos cuando éstos valgan $ 1.60 o algo más, y 0.80 cuando valgan menos; el trigo pagará $ 1 los 100 kilos cuando éstos valgan $ 3.20 o más y $ 1.25 cuando valga menos. De esta manera la protección a la agricultura sería mayor que la que ofrece la solución de los peticionarios, acaso más preocupados del interés industrial que del interés agrícola..."*, decía con sagacidad la Comisión dándose cuenta de quiénes estaban detrás de la petición. Los molineros trataban de cobijarse bajo el mismo manto de pobreza que siempre había cubierto a los labradores para aprovechar de las ventajas que se concedieran a éstos.

La Comisión fue conciente de ello al rechazar el pedido de un derecho de $ 3.60 sobre los 100 kilos de harina: *"...de protección a monopolio hay una distancia insalvable, y fácilmente resultaría un monopolio de la imposición de $ 3.60 a los 100 kgs. de harina importada... El resultado... sería cerrar absolutamente nuestro mercado a las harinas extranjeras y dejar a los molineros en situación de imponer al consumo precios exorbitantes en relación al precio del trigo, sin beneficio alguno de la agricultura. Más aún, sería estimular la formación de una coalición de molineros para imponer precios ruinosos a nuestros agricultores".*

Al decir eso, la Comisión demostraba tener buena memoria; ya en el pasado los molineros habían hecho esa maniobra ganando en ambos extremos: elevaron el precio de la harina al consumo, y se coaligaron para deprimir el precio del trigo que le compraban al agricultor en flor, sobre el mismo campo. Constituían un gremio poderoso, ya que por un lado lucraban con un

producto de primera necesidad, y por otro tenían enfrente al agricultor indefenso.

Cuando el proyecto se presentó a consideración de la Cámara de Representantes, el diputado Antonio María Rodríguez introdujo un artículo sustitutivo del propuesto por la Comisión. Los derechos a cobrarse por la importación serían los siguientes: $ 0.80 por cada 100 kilos de maíz; $ 1.25 por el trigo; $ 2.50 por la harina de trigo y $ 1 por 100 kilos de forraje. Lo fundamentó de esta manera: "...*nuestro sistema aduanero no protegía a la industria nacional, a punto de que la importación de cereales y harinas, en los últimos años, con motivo de haber disminuido nuestras cosechas, ha sido tan extraordinaria que nuestros agricultores no han encontrado compensación a la pérdida de sus cosechas en el mayor precio que podría haber existido en plaza...*".

Vio también la necesidad de justificar la inclusión del forraje en la lista presentada: "*Respecto a la alfalfa hay conveniencia en votar el derecho específico de 1 peso, que viene a ser próximamente un 35 a 40 % de introducción, porque entre nosotros ya comienza a producirse la alfalfa en cantidad, y también la República Argentina está invadiendo nuestro mercado con fuertes cantidades de ese forraje, como no se han importado nunca, lo que si no lo dificultamos a tiempo, puede arruinar a nuestros productores*". Aquí puede verse la opinión de los estancieros comunes, no cabañeros, para quienes los forrajes no representaban un artículo vital y que no veían obstáculo, por lo tanto, en brindarle el mercado forrajero interno a nuestro agricultor.

La opinión de los agricultores estuvo representada por el diputado Usabiaga, de Canelones. Entendió que la protección propuesta a nuestros agricultores era insuficiente y pidió su elevación en estos términos: "*Propongo que los trigos cuando valgan $ 4, paguen $ 1 de derecho, cuando valgan menos paguen 15 reales. El derecho a la harina sería siempre el duplo...*".

A esto se opuso Antonio María Rodríguez: un exagerado proteccionismo podía también perjudicar al consumo, poniéndolo bajo la férula de un monopolio interno absoluto. Al respecto expresó: "*Yo me siento inclinado en este caso a votar un temperamento francamente proteccionista, pero no tan exagerado que pueda encarecer demasiado el costo de los cereales entre nosotros, que, como es sabido, son artículos de consumo de los de mayor necesidad. No debemos, pues, ser exagerados*".

Finalmente se llegó a una transacción entre las diversas opiniones sustentadas en Cámara, votándose un derecho específico de $ 1.35 por cada 100 kilos de trigo y de $ 2.70 por 100 kilos de harina importados, y manteniéndose los 0.80 cts. para el maíz.

El primer paso en el establecimiento de un proteccionismo agrícola estaba dado. Faltaba superar el escollo del Senado. Sin embargo, allí sólo se levantó una voz contra el proyecto venido de Diputados: la del senador colorado Laudelino Vázquez. Asumiendo aparentemente la defensa del consumo (que podría ver encarecido el precio del pan), pero en realidad defendiendo el interés de los hacendados cabañeros que debían pagar —si se

aprobaba la ley— $ 1 por cada 100 kilos de alfalfa importada, el senador Vázquez realizó la siguiente argumentación: *"Creo que si nuestra industria agrícola necesita de derechos prohibitivos o proteccionistas... estaríamos destinados a abandonar la esperanza de todo progreso, porque es evidente que si nuestra agricultura necesita para vivir... que se impida la entrada de cereales extranjeros, es evidente que es porque esa industria no puede luchar con ninguna otra; y si no puede luchar con las industrias extranjeras... si no puede luchar en el país, es indudable también que menos podrá luchar en el exterior; que no podremos exportar nuestros cereales... pagaríamos los trigos, pagaríamos el maíz en las condiciones establecidas por las leyes prohibitivas, únicamente para favorecer a nuestra agricultura".*

De eso se trataba precisamente; por la debilidad de nuestra agricultura la protección estatal era imprescindible. No tenía poder competitivo frente a la producción extranjera —y mucho menos cuando esa producción costaba menos y tenía el formidable aliado del papel moneda y del crédito, ambas cosas inexistentes para nuestro labrador—. No se encontraba pues, la agricultura, en la situación de la ganadería. Las primitivas condiciones de producción de ésta, como ya sabemos, arrojaban un bajísimo costo de producción que la hacían altamente competitiva en el exterior. Pero en la agricultura, que partía del minifundio y los arrendamientos elevados, los costos de producción eran altos, y la situación era totalmente desventajosa frente al cereal extranjero. Este fue un hecho clave, y de él tomaron conciencia los legisladores.

El senador Vázquez reveló el origen de su inquietud al sostener a continuación: *"Es preciso reconocer que si la generalidad de nuestros productos son de clases superiores y nuestro territorio se presta a su producción, en cuanto al forraje, principalmente a la alfalfa, no sucede eso... Yo creo evidente que la República Argentina por la condición de sus tierras y su fertilidad, puede y debe producir en mejores condiciones, a más bajo precio y en mayor cantidad que la que podemos producir nosotros..."* Allí estaba la base de su oposición al proyecto proteccionista: si se conseguía —por parte de los estancieros cabañeros— la alfalfa necesaria para sus reproductores finos a precios más bajos y en mayor cantidad que en el país, ¿cómo apoyar una ley que gravaba su introducción? Una vez más el interés de ese círculo privilegiado de criadores se manifestaba en oposición a la agricultura nacional. Pero la fuerza de ese grupo era minoritaria en estos años y a pesar de su clara influencia política, la situación de la agricultura nacional se había hecho tan insostenible que la acción proteccionista del Estado se revelaba como imprescindible e impostergable. La conciencia de tal hecho, como hemos dicho más arriba, llevó al Senado a no compartir la exposición del senador Vázquez y a votar los derechos específicos protectores de la agricultura tal como los había enviado Diputados (565) (*).

(*) El lector no debe olvidar para explicarse este triunfo de los agricultores

Fue una clara victoria de los agricultores: finalmente se habían asegurado el mercado interno y derrotado la competencia argentina. De todas las medidas tomadas en el gobierno de Julio Herrera y Obes en pro de la agricultura —y que ya hemos reseñado— ésta fue la más importante y de mayores consecuencias benéficas para el chacarero uruguayo. Compréndase, sin embargo, que fue una medida superficial. No atacó los auténticos males de la agricultura y por sí sola no pudo ponerles remedio. El minifundio subsistía y con él, el primitivismo técnico, la ignorancia y la pobreza. Si aseguraba la salida del cereal, no mejoraba la producción ni su comercialización y en la mejora de éstas residía el único escape del agricultor de su círculo infernal de la pobreza. El problema de la tenencia de la tierra con sus extremos nocivos —minifundio y latifundio— se revela así, otra vez, como el principal obstáculo para el desarrollo real del medio rural uruguayo.

3 — El mercado brasileño de las harinas

La exportación de harina de trigo del país sufrió graves oscilaciones (véanse nuestros cuadros estadísticos) en este período. Desde los irrisorios 9 y 16.000 kilos de los años 1887 y 1888 a los formidables 34 millones de 1894, producto de una cosecha excepcional. Pero esa exportación, que dependía en buena parte de las condiciones climáticas y la extensión del área agrícola, como ya sabemos, también dependía de la receptividad de los mercados externos. Y el único mercado externo para la harina uruguaya lo constituia el Brasil. Este país nunca había podido lograr el autoabastecimiento en ese sector y tradicionalmente importaba las harinas del Río de la Plata. Para nuestra escasa producción era el mercado ideal pues podía absorberla por completo. Además, por su proximidad, la colocación resultaba más fácil, y desde el punto de vista geográfico, la única posible.

Por esa circunstancia fue que la industria molinera uruguaya

sobre los cabañeros lo que ya adelantáramos. Los Poderes Públicos al preferir servir el interés de la labranza no sólo cumplían con los postulados teoréticos de la época (la gran salida de la crisis estaba en la diversificación de la producción rural anulando el monocultivo ganadero), sino que no se indisponían con la clase alta rural. Sólo un pequeño grupo dentro de ella, los cabañeros, tenían interés esencial en los forrajes. El resto, que vivía de los "novillitos criollos", se contentaba con el pasto natural de sus inmensas praderas. Por lo demás, es también posible que en la oposición del senador Laudelino Vásquez gravitara, además de las razones teóricas de típico cuño librecambista y del peso de los cabañeros, otra influencia situada en Montevideo. Las compañías de tranvías a caballos y de diligencias, así como los coches de alquiler en la Capital, alimentaban a sus animales con forrajes comprados en los alrededores de Montevideo o en la barata Argentina. La ley proteccionista de 1891 iba a liquidar la alternativa extranjera y ello no podía ser bien visto por dichos empresarios urbanos, los que en el primer caso citado por lo menos —los tranvías— eran fuertes y poderosos como para hacer oír su voz.

se desarrolló muy temprano, y mucho más allá de la capacidad de consumo interna; su principal negocio consistía en la exportación de su producción harinera. Los propios molineros proporcionaron datos de su industria (verificables en otras fuentes) que prueban su potencialidad. En la época (años 90) había instalados en Montevideo 19 molinos a vapor y otros tantos en el interior (566), con un capital que calcularon en 15 millones de pesos en construcciones y maquinarias y otros 15 utilizados en la explotación (567). El país, escribían en 1890, *"con tiempos normales no produce más de 1.500.000 hectolitros de trigo, de los cuales 1.000.000 son para el consumo y van 3 años que nos han faltado para el consumo de 200.000 a 400.000 hectolitros por año"*. Frente a esa producción, su capacidad de elaboración era tres veces mayor (568), y muchos molinos habían cerrado o disminuido su trabajo por falta de materia prima y por falta de mercados de colocación.

Hasta 1891 este inconveniente careció de gravedad. Los molineros habían sido los principales beneficiarios de la falta de protección a nuestra producción agrícola, como ya lo hemos dicho. Aprovecharon la baratura y la abundancia del trigo argentino para elaborar harina al máximo de su capacidad y hacer fuertes reservas. Pero cuando se aprobó la ley proteccionista de 1891 concluyó este negocio en perjuicio de la agricultura y se vieron limitados a manejar la oscilante producción de trigo nacional.

Para peor, cuando ésta tenía un buen año y producía algunos millones de kilos de trigo por encima de las necesidades locales, como fue el caso en los años 1893 y 1894, su situación no mejoraba pues su tradicional mercado de consumo externo, Brasil, se iba cerrando.

La política aduanera brasileña en todo este período tuvo un único sentido: la suba permanente de los derechos. Ya lo hemos visto en el caso del tasajo, pero lo extendieron también a los cereales. En 1887 la harina que pagaba 10 reis de impuesto por kilo, empezó a pagar 16; el maíz pasó de 8 a 15, y lo mismo el afrecho y la alfalfa. Decía el editorialista de "La Razón" al respecto: *"El Brasil no impone solamente a los artículos que, como el tasajo, puede producir en bastante cantidad, sino también a otros como la harina que necesita forzosamente importar... Ya no hay necesidad de demostrar a nadie lo que perdemos con la imposibilidad de exportar el tasajo para el Brasil; pero para fijar más la atención de todos, gobernantes y gobernados, sobre la gravedad de esta cuestión interesa demostrar que la suba de derechos a los productos agrícolas, harina, afrecho, maíz, fideos, alfalfa, significa un gran contratiempo para nuestra naciente agricultura..."* (569).

Lo curioso del caso es que en este aspecto, el tarifario, el país pagaba culpas ajenas. En efecto, la suba de derechos a los productos agrícolas y harinas rioplatenses fue llevada a cabo por el Brasil como represalia contra similares derechos elevados que la Argentina había impuesto a productos brasileños tales como yerba, tabaco y azúcar. Argentina a su vez, había implantado esos

aranceles como medida de protección y fortalecimiento de sus nacientes industrias tabacalera y azucarera del norte, que no hubieran podido desarrollarse ante la baratura y volumen de la producción brasileña. Pero en esa guerra de tarifas el que salía malparado era el único país que no tenía nada que ver: el Uruguay, a través del cierre del mercado de harinas brasileño para nuestros molineros.

Para colmar la desgracia de éstos, el Brasil también era un país con "desarrollo hacia fuera" e igualmente dependiente de los grandes mercados consumidores del exterior, sobre todo de los Estados Unidos. El café, producto que hizo a la vez la riqueza y la debilidad brasileñas, encontraba su principal mercado de consumo en los Estados Unidos. Apoyado en ese hecho, este país le impuso al Brasil la total desgravación de las harinas estadounidenses que entraran al mercado brasileño por un tratado comercial firmado en 1891 (570). A pesar de su mayor costo en fletes, la harina estadounidense libre de derechos desalojó a las harinas rioplatenses, perjudicando notablemente a los molinos uruguayos y a nuestros excedentes agrícolas para exportación. El peso económico de los "excedentes agrícolas" de Estados Unidos ya empezaba a hacerse sentir en contra nuestra combatiéndonos dentro de nuestra propia área geográfica.

Así se veía nuestra situación en una correspondencia anónima a "El Siglo" de 1893: *"Como sabe Ud. las harinas de los Estados Unidos entran al Brasil sin pagar derechos, en virtud de la Convención celebrada entre ambos países. Ahora Chile trata de hacer a su vez un tratado con el Brasil en el cual se estipulará que tendrán... entrada libre en los puertos del Brasil ciertos artículos y algunos cereales de Chile. Ya se hará cargo Ud. de que entre los cereales irá el trigo y probablemente también la harina. ¿Qué hacemos entre tanto nosotros? Nada, absolutamente nada... Antes, cuando la harina valía 7 y 8 reales la arroba, se producía inmediatamente la exportación para el Brasil. Hoy se vende aquí la harina de primera a 4 3/4 reales la arroba y asimismo no puede ir al Brasil porque desde que allí pagaría derechos le sería imposible competir con las harinas de Estados Unidos que tienen entrada libre. Parece increíble que nuestra inercia sea tanta!.."* (571).

Sin embargo, nuestros molineros no se habían dado por derrotados, era demasiado importante el mercado brasileño como para verlo perderse sin reaccionar. En este sentido, su táctica cambió. Vencidos en lo interno al aprobarse la ley proteccionista de 1891 se habían quedado sin el trigo barato argentino. Aceptaron por el momento esa realidad y buscaron forzar la otra puerta que se les cerraba: el mercado brasileño. Para ello pidieron a los Poderes Públicos que se gestionara un tratado de comercio con el vecino norteño para que las harinas uruguayas pudieran volver a contar con su tradicional salida. Al efecto, presentaron en 1892 una solicitud que, entre otras cosas, expresaba lo siguiente: *"El gran mercado que podría desahogar el nuestro en la producción de harinas es el Brasil, al que hoy día no es posible exportar en*

vista del derecho que se impone de introducción a la harina argentina [y por extensión, a la uruguaya] *de $ 1.50 oro por cada 100 kgs. y en cambio las procedencias de Norte América se hallan notablemente favorecidas. Las ventajas que reporta a ambos países la contemporización de las leyes aduaneras entre estas dos repúblicas no escaparán a la penetración de las honorables Cámaras y por lo tanto venimos a pedirles la iniciativa que corresponde en el sentido de confeccionar un tratado de comercio que saque de la inacción en que se halla la industria molinera y conseguido que se haya, se habrá obtenido un triunfo para la nación y sus industrias*" (572).

A pesar de que sus razones eran valederas, su pedido era un tanto utópico si consideramos el peso relativo del Uruguay y los Estados Unidos frente al Brasil. Lo cierto es que las dificultades para las harinas orientales fueron en aumento, y ello repercutió negativamente en el desarrollo progresivo de nuestra agricultura. Recalquemos que las oscilaciones de la producción no habilitaban a ésta para mantener un mercado exterior estable y permanente; pero, de haberlo tenido, ese mercado hubiera actuado como un factor alentador para la extensión de una producción que tan pocos elementos estimulantes poseía.

4 — El difícil mercado internacional de precios en baja

Una correspondencia de Amberes publicada por "El Siglo" en 1890 comprueba que la onda depresiva de la economía europea (1873-1895) tenía vigencia también para los productos agrícolas.

Además del ciclo bajista existían varios factores concretos que provocaban el fenómeno de descenso de los precios. En primer lugar, la mejora en los transportes y la disminución consiguiente de los fletes. Según ese corresponsal, el quarter (290 litros) de trigo estadounidense pagaba de flete en 1887, 5 francos menos que en 1870-72. Desde la India, luego de la apertura del Canal de Suez en 1869, empezaron a llegar a Europa crecientes cantidades de trigo, abaratado por la enorme disminución del flete que provocó la apertura de esa vía marítima. Por otro lado, la extensión de las vías férreas en todo el mundo cumplió el mismo cometido. Pero el ferrocarril fue más influyente aún en la medida en que amplió las tierras de cultivo: "*Un factor importante en el exceso de producción de cereales es la extensión considerable y continua de los ferrocarriles en varios países productores, principalmente en los Estados Unidos, la India, Australia, y la República Argentina. Grandes superficies de terreno han venido a aumentar los cultivos antes existentes, gracias a estas nuevas vías de comunicación...*".

Ese era un segundo factor: el notable aumento de la producción de trigo en el mundo. A los países tradicionalmente producto-

res, como los europeos, se les sumaron las tierras nuevas y fértiles de Canadá, Estados Unidos y Argentina, en América; Nueva Zelandia y Australia, en Oceanía; la India, en el Asia.

"La compañía hizo este año [1895] desembolsos de consideraextensión del cultivo de trigo, extensión que corresponde a la de las vías férreas. En los Estados Unidos, por ejemplo, la producción en 1872 era de 250 millones de bushels, en 1884 de 512 millones, en 1885 se detiene un momento en 357 millones, para llegar a 472 millones en 1886".

Ambos factores, entonces, aumento de la producción y abaratamiento del flete (demostrativos de que el mercado se estaba haciendo mundial), fueron los responsables de la baja en el precio de los productos agrícolas, que alcanzó estos niveles: *"...en el mercado inglés, tomando por tipo el precio medio del trigo en 1886, los precios de 1852 a 1872 eran 58 % más altos, y de 1860 a 1880 43 % más elevados"* (573); en otras palabras, por estos años estudiados, el precio del trigo había caído a la mitad en los mercados internacionales.

Dicho descenso repercutió en nuestro país. Comentando la cosecha de trigo de 1892-93, "El Siglo" anotaba que se había cosechado 1.460.000 fanegas contra apenas 850.000 en el año anterior, pero su precio había descendido de $ 4.20 a $ 2.50; lo que el productor hubiera podido ganar por mayor volumen, lo perdió por el menor precio (574).

Al año siguiente pasó lo mismo. La cosecha 1894-95 fue realmente excepcional en cantidad y los agricultores pensaron aprovecharla. Pero *"desgraciadamente coinciden con una baja asustadora en los precios. El promedio del trigo fue en el año próximo pasado de $ 1.50 y el del maíz de $ 1.60 los 100 kilos"*. Analizando la subordinación uruguaya al exterior, el articulista señaló que *"no depende de nosotros la reacción en los precios, sino de los grandes centros de consumo..."* (575). Y, como anotó luego en otro artículo, en esos grandes centros de consumo seguía bajando el precio del cereal, al punto de que si el promedio del precio mundial alcanzó en 1893 a $ 2.30, en 1894 apenas si llegaba a pesos 1.50 (576).

Los mecanismos de defensa del país frente a estos hechos eran nulos. Su escasa producción no le permitía ninguna influencia en el mercado mundial, por lo que los precios los fijaban los compradores. Pero aún cuando hubiera querido (o podido, que no es lo mismo) retener el cereal en espera de mejores precios estaba en la misma situación que el agricultor nacional: no tenía silos ni depósitos donde proceder a su almacenamiento.

El único depósito que se usó durante mucho tiempo, fue el propio vagón de ferrocarril que traía las cargas a Montevideo. De ese modo gran número de vagones quedaban parados en la Estación Central o en Bella Vista, reduciendo las unidades disponibles para transportar el trigo que aún quedaba en el interior. Esto dio lugar a airadas críticas de los agricultores que fueron contestadas por el Central de la siguiente manera:

"La Comisión Monetaria inglesa de 1888 señala ya la enorme

ción para facilitar el transporte y el embarque de cereales. Construyó 100 metros más de muelle y dos enormes galpones que agregados a los existentes, dan una capacidad de depósito para 14 ó 15.000 toneladas. A pesar de esto hemos tenido en Bella Vista hasta 500 vagones cargados con cereales, que representan una pérdida diaria a la Compañía. No es posible pretender que esta Compañía ni ninguna otra, tenga galpones capaces de contener todos los productos que produce la República" (577). (*)

El Uruguay no era el único país que se encontraba en esa situación. Argentina, ya país cerealero y con una producción muy superior, padecía las mismas carencias. Dice J. R. Scobie al respecto: *"...la capacidad de almacenamiento jamás se puso a la altura de la producción. A consecuencia de ello, la Argentina como nación, se encontraba en la misma situación que sus chacareros: obligada a liquidar sus stocks en el mercado mundial porque no disponía de lugar para almacenar los excedentes"* (578).

Esto comprueba nuestra afirmación de que tanto aquí como en la vecina orilla, no había medios de defender los cereales frente a la baja del mercado internacional.

* * *

En nuestros Cuadros Estadísticos se pueden apreciar cuáles fueron los volúmenes de exportación de trigo y maíz durante los años estudiados. Las oscilaciones que se notan son muy fuertes, pasando de 2 millones de kilos en 1889, por ejemplo, a 111 millones en 1894 para el trigo; y de 2 millones en 1887 a 49 millones en 1894, para el maíz.

Del trigo, el grueso de la exportación fue al Brasil hasta 1893; la gran cosecha de 1894 se colocó casi por mitades en Inglaterra y en Argentina, que obviamente la reexportó a Europa. Esa exportación a Argentina estaba indicando una debilidad oriental: los barcos de carga europeos iban directamente a Buenos Aires —donde estaban seguros de colmar sus bodegas— y sólo de paso tomaban algunos cargamentos uruguayos, más que por otra cosa, para completar su carga. La enorme producción argentina era un imán para los europeos, lo que nos dejaba sin bodegas; muchas veces se perdía el trigo antes de encontrarle espacio de embarque.

Con el maíz sucedió algo similar. Hasta 1893 el principal consumidor fue Brasil; y la gran cosecha de 1894 se repartió entre él y la Argentina, que también lo reexportó.

Con relación a los precios que se pagaban por esos cereales, los del mercado nacional reflejaban fielmente la tendencia bajista mundial. Véanse los promedios del período:

(*) Esta transcripción no absuelve por entero de culpas a la empresa del Ferrocarril Central ya que, como estudiaremos en los tomos restantes, el material rodante siempre fue el mínimo posible en relación a las necesidades de la nación.

PRECIO DEL TRIGO

(Prom. por fanega: 110 kgs. — Datos de los Anuarios Estadísticos)

Año	*Trigo de pan*	*Trigo de fideos*
1885	3.20	2.05
1886	3.90	3.90
1887	2.95	3.05
1888	4.40	3.40
1889	5.20	5.50
1890	4.90	4.75
1891	5.10	4.90
1892	3.95	3.40
1893	2.55	2.35
1894	1.87	1.60

En general, en los años de buenas cosechas los precios bajan; y en los de mala cosecha, suben. Lo cual revela que lo más importante en *la fijación del precio es el mercado interno cuando hay mala cosecha.* Es obvio que, en este caso, la poca producción quedaba dentro de fronteras y el agricultor resultaba protegido por la ley de 1891; pero ese mejor precio que la escasez le otorgaba apenas si compensaba su magra producción, por lo cual no ganaba. *Cuando la cosecha era buena* había excedentes para exportar; pero en este caso *el precio lo fijaba el mercado externo,* y en estos años, ese precio era bajo. Así que el mayor volumen producido se neutralizaba con el bajo precio cobrado, y el agricultor tampoco ganaba. O sea que no podía extraer beneficios de su explotación, ni cuando producía mucho ni cuando producía poco.

Ese hecho, tan claramente como ningún otro, explica la permanente mala situación económica del agricultor nacional en este período. Por ello, a los problemas internos inherentes al minifundio, que ya conocemos, hay que agregar los problemas externos derivados de la situación de dependencia económica del mercado internacional que nuestro país, como el resto de los latinoamericanos, ya soportaba en esta temprana época.

Ambos hechos, formas aberrantes de la tenencia de la tierra y dependencia del exterior, aparecen así, a cada paso, como las condicionantes que determinaron nuestro deforme desarrollo rural.

PARTE III
EL COMERCIO
LA DECADENCIA DEL URUGUAY COMO PLAZA COMERCIAL

1 — El Uruguay como plaza comercial

Los dos grupos sociales de màs peso en el Uruguay del siglo XIX fueron los comerciantes y los estancieros, y en ese orden. Pero desde la década que se inició en 1880, la gravitación del llamado "alto comercio", formado por registreros y almaceneros al por mayor vinculados a la importación de efectos de ultramar, comenzó a declinar.

Esta decadencia social que tenía motivaciones económicas nos interesa por dos motivos. En primer lugar, un análisis de la crisis de 1886 a 1894 no sería completo sin referencias aunque sean laterales, como las que haremos en este capítulo, al debilitamiento del otro camino económico que la nación había seguido desde los lejanos días coloniales en que el puerto de Montevideo luchaba con el de Buenos Aires: la ruta del comercio.

En segundo lugar, todo lo que disminuyera el peso económico —y por ende, a corto o largo plazo, el social y político— del "alto comercio", elevaría la influencia de la clase alta rural en la conducción de la vida uruguaya. La ofensiva que se llevó durante la crisis —más adelante referida en detalle— contra el "círculo orista" (forma que asumía el "alto comercio" al controlar la moneda y por consiguiente el crédito), no hubiera ni siquiera alcanzado los parcos resultados que logró en 1896 con la fundación del Banco de la República, de haber gozado nuestros comerciantes de la influencia que poseían en 1875, por ejemplo, cuando derrotaron todos los intentos del Estado por crear Bancos privilegiados.

Y el monopolio de la moneda y el crédito en manos del

"alto comercio" fue una de las causas más importantes en la determinación de la parálisis de nuestros hacendados en materia de innovaciones rurales (aunque no la única). Basta recordar, para medir su influencia, que en la República Argentina, donde ese monopolio no existió y los estancieros usaron y abusaron del crédito barato, la modernización del aparato productor fue más rápida y eficiente que en el Estado Oriental.

La oposición entre estancieros y "alto comercio" que en estos breves párrafos sólo dejamos diseñada, no debe verse, sin embargo, como total y absoluta. Ya hemos tenido oportunidad de indicar en este tomo y en el anterior que los miembros más prominentes de la clase alta urbana poseían inversiones en el medio rural, así como los más fuertes hacendados fueron accionistas, por ejemplo, del Banco Comercial. La solidaridad de las cabezas visibles de los dos grupos no evitó la oposición de intereses aunque desdibujó la diferenciación entre estancieros y comerciantes. Por lo dicho, pautar el momento histórico en que el "alto comercio" comenzó a declinar económica, social y políticamente, es esencial en una historia rural.

La superioridad comercial del Uruguay en relación a los demás países de América Latina siempre había causado asombro a los extranjeros e incluso a los propios orientales. Sumando las cifras de la importación y la exportación y dividiéndola por el número de los habitantes, la República Oriental aparecía a la cabeza de los Estados americanos, seguida de muy cerca por su vecina, la Argentina y de bastante lejos por los Estados Unidos. Esa superioridad comercial merecía la simpatía de "The Economist" de Londres en 1891, periódico que, anglosajón al fin, la explicó de esta curiosa manera:

"En Bolivia, Perú, Colombia y Paraguay predominan los indios y sus mestizos con los blancos, y en el Brasil y Venezuela, indios y negros y sus diversos mestizos con los blancos y entre sí, por lo que debe tenerse presente que, poblaciones tan recargadas de elementos de razas inferiores —inferiores a la blanca en sus capacidades económicas— son menos susceptibles de soportar deudas públicas".

"De modo que por las cifras expresas podría atribuirse al Uruguay el primer lugar de la lista con una renta de libras 4 y libras 7 de exportación por cabeza, y no nos equivocaremos mucho asegurando que esta República podría soportar cómodamente una deuda abrumadora para el Perú... Casos hay en que la renta y la exportación no arrojan ni libras una por cabeza, lo cual se ha de explicar por el predominio de las razas inferiores en la población. Parece justificarse pues, de lo dicho, que los países sudamericanos más capaces de resistir a la presión per cápita de una fuerte deuda pública son: Uruguay, Chile, Argentina, por el orden en que los enumeramos, viniendo enseguida, aunque a mucha distancia, el Brasil". (579).

De la potencialidad comercial de nuestro país lo que los británicos retenían —con lógica peculiar de prestamista— era la magnífica capacidad de endeudamiento externo del Estado Orien-

tal. Pero podían sacarse otras conclusiones —siendo aquélla, sin embargo, muy cierta— y también debían buscarse otras explicaciones a esa superioridad comercial por cuanto la racial era un puritano prejuicio.

Juan Carlos Gómez en 1853 dio un motivo más sencillo y valedero: "*La reducida población de la República, que no excede de 130.000 habitantes, prueba sobradamente que la importancia comercial que alcanza entre las naciones no le viene de su consumo... El secreto de nuestra prosperidad comercial, está en otra parte que en el consumo, y no se precisa muy larga vista para encontrarlo en el desarrollo del comercio de tránsito*" (580).

En el siglo XIX, en efecto, todos lo sabían: el secreto estaba en el comercio de tránsito y no en la escasa población del país. En 1888 los comerciantes de Montevideo elevaron una representación ante el Ministerio de Relaciones Exteriores pidiendo gestionara la eliminación de la reglamentación aduanera argentina que hería sus intereses, y mostraron cuál era el origen de su poderío económico:

"*Este comercio* [el de tránsito] *...tiene una inmensa importancia en el movimiento del puerto de Montevideo. No se reciben aquí únicamente las mercaderías exóticas que requiere el consumo de la capital o que desde ella van enseguida a distribuirse por todos los ámbitos del país. Montevideo es además uno de los vastos depósitos de las mercaderías extranjeras destinadas al consumo de la República del Paraguay, de la Provincia de Río Grande del Sur y de una buena parte de las Provincias Argentinas, debiendo este ingente beneficio a su admirable posición geográfica, a la bondad relativa de su puerto y a la expeditiva sencillez de su organización aduanera. La deficiencia de las informaciones estadísticas en el Paraguay y en el Brasil no permite precisar la cifra estimativa del comercio de tránsito entre Montevideo y esos dos países, pero toda persona experimentada en estos negocios sabe perfectamente que ella es muy inferior a la cifra estimativa del comercio de tránsito con las Provincias Argentinas, cuyo consumo constituye el principal estímulo y alimento de Montevideo como puerto de depósito*" (581).

Mientras los puertos naturales prevalecieran sobre los puertos artificiales; mientras las fronteras políticas no anularan las regiones económicas, Montevideo sería el centro de un hinterland mucho más extenso que el territorio de la República Oriental. Si los comerciantes fueron la clase con más influencia en el Uruguay, ello se debió a que no sólo servían al Uruguay sino también al litoral argentino, Río Grande del Sur y hasta Paraguay (582).

Junto a Montevideo, el único gran puerto natural con acceso al Atlántico después de Río de Janeiro, se destacó sobre el Río Uruguay el puerto de Salto. Sin llegar al brillo comercial de la ciudad capital, hasta 1890 por lo menos, Salto fue "*...el centro del intercambio mercantil del alto Uruguay, Constitución, Belén, Santa Rosa del Cuareim, San Eugenio, Tacuarembó, Rivera, San Juan Bautista, Santa Ana do Livramento, Itaquí, San Borja y los pueblos más meridionales de las Misiones, en el Brasil, tenían al*

Salto por único puerto; conquistábase por vía brasilera, además. el grupo de plazas correntinas que divide el Río: Monte Caseros, Paso de los Libres, Santo Tomé" (583).

Como dijera Domingo Lamas en la Cámara de Representantes en 1888, el Uruguay era una república mercantil con el antiguo brillo de las muy famosas (Venecia) y el moderno de las nuevas (Trieste, en el siglo XIX). Pero las repúblicas mercantiles han gozado todas de un corto apogeo. Cuando la República Argentina y el Brasil consolidaron su unidad nacional en torno a Buenos Aires y Río de Janeiro, el hinterland de Montevideo y hasta el más discreto del Salto, tendieron a desaparecer. Las barreras aduaneras se alzaron y las rentas de los poderosos estados vecinos se utilizaron para construir puertos artificiales (Buenos Aires, Santos) que compitieron con el único natural: Montevideo.

2 — Los comienzos de la decadencia

La preponderancia comercial del Uruguay, hija de las nacionalidades indefinidas del siglo XIX y del sistema de transportes, comenzó a declinar cuando estas dos condiciones se modificaron.

Estudiaremos más adelante cómo la red ferroviaria de la nación estuvo en parte determinada por las necesidades del comercio de tránsito. Esta verdad se tornó palpable para la ciudad de Salto, punto terminal de la navegación por el Río Uruguay y desde la cual partió el ferrocarril del Noroeste para ir a recoger las mercaderías de Río Grande en el Puerto Cuareim en 1887.

Pero, ¿qué quedaba en 1900 de esa plaza comercial hacia la cual convergían en 1880 *"desde los redondos tercios de la yerba misionera... y los cueros secos de los ganados riograndenses, hasta las chiguas de cerda correntina?"* (584).

Las causas de la decadencia del Salto repiten, en pequeño, los grandes motivos del declinar del Uruguay como plaza comercial. El sistema de transportes de la región geográfica a la cual Salto servía se modificó en detrimento de las barracas y los grandes registros de la ciudad. *"En 1880... el ferrocarril argentino unía a Monte Caseros con Concordia salvando las rápidas que hacen innavegable el Río Uruguay y ofreciendo al comercio de aquella zona, así argentina como brasileña, un puerto expédito todo el año para la navegación fluvial. Concordia colocábase en condiciones de anular la importancia comercial de Salto"* (585).

El arribo del ya mencionado Ferrocarril Noroeste a Puerto Cuareim, devolvió al Salto su importancia, pero a los pocos años fueron los propios ferrocarriles uruguayos los que terminaron con el sistema de transportes que beneficiaba a la plaza. En 1890 la Empresa Midland ligó la ciudad con la terminal del Ferrocarril Central (en Paso de los Toros), por lo cual el Salto se transformó en una dependencia de Montevideo. En 1892 el Ferrocarril Central inauguró la nueva línea Rivera-Montevideo y el Salto

perdió todo el comercio de Rivera, Tacuarembó y la zona riograndense tributaria de Rivera (586).

Además, los progresos de la navegación "*...influyeron de doble manera: el Río convirtióse en una concurrida calle que nos acercaba cada vez más a Buenos Aires y a Montevideo; el nuevo tonelaje, los vapores enormes, los veleros de alto calado, no hallaron agua en los altos fondos de los repetidos "pasos" existentes entre el puerto del Salto y el de Paysandú*".

Para concluir con el predominio salteño en la región del litoral, los gobiernos argentino y brasileño decidieron dar todos los pasos necesarios a efecto de nacionalizar el comercio de sus provincias. En 1891 la República Argentina dictó una reglamentación aduanera que hirió al cabotaje nacional y por ende al Salto (587); en 1892 el Brasil promulgó una ley que reservó "la navegación de cabotaje a los buques de su pabellón" (588).

El destino estaba sellado para la preponderancia comercial de la ciudad oriental sobre el Río Uruguay. En pocos años la modificación del sistema de transportes había concluido con su apogeo. Otras ciudades más felices lo recogerían (las de Entre Ríos y Buenos Aires, en la República Argentina; los puertos de Río Grande del Sur en el Brasil; y por pocos años, la propia capital, Montevideo, beneficiada por el ferrocarril tentacular). Al comenzar el siglo XX, un escritor resumió con nostalgia de la vieja época, el nuevo Salto que emergía de estos cambios: "*...la plaza terminal de antes estaba convertida... en una estación de paso; el mercado reducido a la propia campaña y al tributo de las poblaciones cercanas, no podía ser ni la sombra del vastísimo mercado internacional... de antaño. La actividad comercial... se redujo al comercio de detalle. Las grandes compras y los aprovisionamientos de estación, se efectúan en las capitales del Sur, o directamente en Europa y Estados Unidos, en muchísimos casos. Las 20 grandes casas mayoristas de antes —registros o almacenes— y las 10 grandes barracas acopiadoras de frutos del país... viven sólo en el recuerdo... Ahora cada uno es su propio mayorista; las salteñas van a Montevideo y Buenos Aires "a las tiendas" y se encarga la ropa de medida a las sastrerías más lujosas del West End...*" (589).

* * *

Destino similar sufrió la plaza comercial de Montevideo aunque el ferrocarril británico al concentrar las salidas en su puerto y eliminar los competidores orientales (tal el caso del Salto), palió durante algún tiempo los efectos de la disminución del comercio de tránsito que se hicieron visibles ya desde 1880.

Consolidada la unidad argentina en torno a la ciudad de Buenos Aires —y en duelo político que significó el triunfo de la oligarquía porteña— la vieja lucha de puertos entre Montevideo y la Capital de la República Argentina sufrió un viraje. Confundidos los intereses de Buenos Aires con los de la Nación, todo lo que hiciera el Gobierno argentino para favorecer el desarrollo comercial de Buenos Aires en detrimento del de Montevideo, sería

considerado como una medida complementaria de la unificación política. La unificación económica (en el Litoral, por lo menos), se hizo contra la plaza comercial uruguaya.

Ya en 1883 el Gobierno Oriental presidido por Máximo Santos había intentado construir un moderno puerto en Montevideo, temeroso de la competencia bonaerense y de que la República Argentina se nos adelantase en la modernización portuaria. Aunque el negociado del Presidente y sus amigos políticos con la casa constructora inglesa quedó de manifiesto y el contrato fue anulado durante la Administración de Tajes (590), la inquietud gubernamental había sido certera en sus motivaciones.

En 1891 en el Senado de la República se alzaron voces consternadas para denunciar que las operaciones de entrada a puerto, carga y descarga de los vapores, eran más baratas y hasta fáciles de ejecutar en el remozado puerto de Buenos Aires que en el de Montevideo:

"Un vapor de ultramar de 1.700 toneladas paga al entrar al puerto de Montevideo $ 377.50 oro y nos deja un nueve por ciento de su carga o sean 150 toneladas. El mismo vapor paga en el puerto de Buenos Aires $ 297 papel o sean al cambio actual de 430 más o menos, $ 70 oro oriental y deja en aquel puerto 1.547 toneladas. Resultado: que no haciendo cuenta al comerciante por tan poca carga como nos deja, pagar tantos derechos o gabelas de registros, faros, anclaje, patente, etc., etc., la navegación de ultramar ha ido disminuyendo todos los días a punto de estar reducida hoy a poco más de la mitad de lo que era en los años 1888 y 1889..." (591).

Si bien es cierto que recién en 1896 el puerto Madero fue habilitado al servicio público en Buenos Aires, desde varios años antes, tanto para el cabotaje como para buques de regular calado se le comenzó a utilizar y nuestro puerto, frente al mucho más moderno de la tradicional ciudad competitiva, era un ejemplo de primitivismo y atraso tecnológico (592).

Hacia 1893 un abogado en el cual había depositado su confianza más de un integrante del llamado "alto comercio", Martín C. Martínez, comenzó a analizar desde "El Siglo" las razones por las cuales Buenos Aires nos suplantaba en el comercio de tránsito hasta casi anularnos.

En primer lugar: la ventaja técnica. Los orientales de fines del siglo XIX ahora comprendían que todos los dones de la naturaleza en relación a los puertos podían ser anulados por la tecnología. Debido a ella, mientras un vapor de ultramar para descargar su mercadería en Montevideo debía abonar por tonelada (y fuera del lanchaje cuyo solo servicio implicaba $ 1.40) la cantidad de $ 2.85, en Buenos Aires en cambio, como no había "*...pandillas a quienes pagar la virada, el arrimo, la entrada y la salida del depósito, porque la carga es puesta por los pescantes directamente del buque en la puerta del depósito adonde es destinada... los gastos que aquí importan $ 2.85 se reducen allá a... $ 1.85 oro*" (593).

En 1895 lo resumió Eduardo Acevedo de esta manera: "*Es*

notorio ya que los puertos de Buenos Aires y La Plata han arrancado al de Montevideo una parte considerable del comercio de tránsito con el litoral argentino, el Paraguay y Río Grande... [y ello se debe a] *la facilidad de embarque y desembarque que ofrecen las dársenas argentinas. Los grandes buques de ultramar atracan a los muelles y suprimen entonces los gastos, riesgos y pérdida de tiempo que ocasiona el lanchaje en el puerto de Montevideo".*

En segundo lugar influyó el diverso régimen monetario de los dos países: *"El comercio del litoral argentino corre grandes riesgos en Montevideo. Supongamos que pide una remesa de mercadería cuando está el metálico a 350 % y que recibe los bultos estando el oro a 400 %. Por mucho que se esfuerce no conseguirá levantar los precios de la mercadería hasta compensar la depreciación producida en el billete bancario que le entregarán sus marchantes. Encuentra entonces más ventajoso surtirse en Buenos Aires, donde los contratos hácense a papel y no a oro como aquí"* (594).

Las facilidades de crédito que otorgaban a los comerciantes del litoral los ágiles y generosos Bancos de Estado argentinos; las dificultades que encontraba un comerciante de Concordia, Rosario o Corrientes, que vendía a papel, en poseer deudas a oro, *"exponiéndose a quebrar en cualquier violenta inflación del cambio, como a su vez a los comerciantes nuestros que están a oro, por idénticas razones, no les conviene vender a papel"* (595); todas estas eran razones económicas de peso que a partir de la década iniciada en 1880 comenzaron a hacerse sentir para provocar la declinación del comercio de tránsito por el puerto de Montevideo. La Argentina empezaba a ser una nación y el Estado Oriental tenía que conformarse con sus fronteras políticas y el régimen monetario que lo singularizaba pero también ataba sus manos en el comercio con el litoral.

El propio comercio de tránsito había sido —¿no es cierto acaso que el comercio comienza, en su forma primitiva, como piratería?— una suerte de contrabando permanente hacia los países vecinos, y esos Estados, ahora organizados y fuertes, con poder suficiente para hacer efectivas sus hasta entonces ilusorias fronteras, combatieron con rigor el contrabando afectando al "alto comercio" montevideano. Lo reconoció así Martín C. Martínez en 1893 (596).

Por último, otro factor determinante comenzó a hacer sentir su influencia a partir de 1880, fecha clave en la consolidación de la unidad política argentina. Buenos Aires era, al fin, el puerto de un gran Estado, y nosotros, el de un pequeño país. Buenos Aires era el puerto terminal de las grandes compañías de vapores transatlánticos y nosotros sólo un puerto de escala donde se dejaban pocas toneladas mientras en la vecina orilla se descargaba la mayor parte. Al finalizar el siglo Buenos Aires había logrado —mediante un triunfo que mucho tenía de político— convertir en su hinterland a todo el territorio argentino. Era lógico que for-

mando parte del nuestro las provincias del litoral, las perdiéramos. Relató un periódico en 1893:

"Un saladerista, un comerciante, tienen siempre seguridad de encontrar fletes en Buenos Aires porque allí demoran los vapores 15 días y es dónde comienzan a hacer su cargamento de retorno, mientras que dirigiendo su carga a Montevideo no tienen la misma seguridad de encontrar fletes, porque aquí el vapor demora un día y a veces horas y no más, y puede suceder que ya tenga su carga completa. Hoy mismo hay en Montevideo exportadores de harina para Río Janeyro que están esperando flete desde hace cerca de un mes y no lo consiguen, porque ya los vapores vienen repletos desde la otra orilla".

Y resumía de esta manera su opinión acerca de la declinación del comercio de tránsito por Montevideo: *"Respecto del comercio de importación, la causa principal de que el litoral argentino haya dejado de surtirse en Montevideo ha sido el diferente régimen de moneda; y respecto del comercio de exportación la mayor facilidad de encontrar flete en el puerto fin de línea que en el puerto de tránsito..."* (597).

El "alto comercio" montevideano no sólo perdió en esos años el control sobre sus principales mercados tradicionales fuera del Estado Oriental (las Provincias del Litoral argentino; Paraguay) sino incluso el control de la importación y la exportación de los productos consumidos y producidos en su propia nación.

Puerto terminal de la navegación en el Atlántico austral, modernizado y barato, Buenos Aires suplantó a Montevideo. Las cifras del comercio oriental lo prueban.

Mientras la importación proveniente de la República Argentina fluctuó de 1880 a 1889 entre cantidades que representaban en la importación total del Uruguay un 3 a 4 %, de 1890 a 1895 representaron del 6 al 9 % y en 1896 —inauguración oficial del puerto Madero— el 14 %. Y no se trató de un aumento en el consumo de productos argentinos, sino que Buenos Aires sustituyó en buena parte a Montevideo en la provisión a los habitantes del Uruguay de productos europeos. Similares conclusiones arroja el análisis de los porcentajes de la exportación. La Argentina llevaba del 3 al 7 % de la producción oriental entre los años 1880 y 1888; en 1889-1891 llevó el 9 % y en 1892, 1893 y 1894 el 12, 17 y 18 % respectivamente. Y no eran los argentinos los que consumían nuestros tasajos, cueros y lanas, sino los mercados brasileño y europeo. De 1886 a 1890 se exportó a la Argentina del 0,2 al 4 % del tasajo oriental; de 1891 a 1895 del 6 al 13 %. La lana ofrece guarismos todavía más significativos: de 1886 a 1889 del 2 al 9 %, de 1890 a 1894 del 13 al 23 %. Había sucedido lo mismo que con los productos importados: el puerto de Buenos Aires suplantó al de Montevideo y —como consecuencia— el comercio importador y exportador del país se vió desplazado por el de la nación vecina.

En 1895 un diario comentó el hecho de esta forma: *"Los productos orientales toman el camino de la Argentina porque les resulta más económico, seguro y rápido que el de Montevideo, por*

ejemplo, el saladero Liebig's, dirige parte de sus cueros y sebos al puerto de Buenos Aires y es allí donde los carga en los transatlánticos que deben conducirlos a Europa..." (598).

La ansiedad con que el "alto comercio" reclamó la construcción del moderno puerto de Montevideo fue justificada. No sólo había perdido las ganancias del comercio de tránsito sino que estaba perdiendo el control de la propia plaza vernácula. Pero la construcción del puerto de Montevideo no devolvería al Uruguay el antiguo esplendor de plaza comercial de un hinterland inmenso. El "alto comercio" tenía que reducirse al mercado interno nacional o buscar otros caminos para colocar sus capitales (la industria o el medio rural, por ejemplo). De un modo o de otro, a corto o largo plazo, disminuido su peso económico, su influencia política y social tendió a declinar. Y allí estaban, en los albores del siglo XX, los hacendados dispuestos a recibir el cetro.

Sección III

EL ENJUICIAMIENTO DEL URUGUAY PASTORIL

INTRODUCCION
LA ORIGINALIDAD DE ESTA EPOCA

La crisis económica provocó la inquisitiva mirada de intelectuales, políticos y hacendados progresistas, sobre los vicios de la estructura económica y social del Uruguay, acentuando las dudas acerca de lo que se podía haber denominado nuestro destino manifiesto: la ganadería.

Este enjuiciamiento global sobre la estructura del país tiene un alto significado pues fue el primero que toda una época, (y no sólo hombres aislados como los hubo en el pasado), emprendió para encontrar respuestas nuevas con las que satisfacer su inquietud sobre el futuro económico (base del futuro político) de la nacionalidad oriental.

Las reflexiones críticas que hicieron los hombres de 1890 sobre el exclusivismo pastoril al que el Uruguay estaba todavía atado, forman parte de la puesta en tela de juicio de *todos* los presupuestos que la vieja ideología liberal, predominante hasta 1880 en nuestros grupos dirigentes, había ido construyendo laboriosamente, bebiendo y nutriéndose siempre en los conceptos europeos. La época está signada por un nuevo signo: la nacionalización del país. Y debió comenzarse por nacionalizar los esquemas culturales que hasta ese instante predominaban.

La generación que alcanzó la madurez en 1890 —muchos de cuyos miembros habían integrado la brillante escuela principista de 1870— asistió a una serie de hechos que modificaron sus viejos puntos de vista. El Militarismo había consolidado el Estado moderno y a su amparo la producción interna y las inversiones extranjeras crecieron abultadamente. El orden —tan deseado por la clase alta urbana y rural— por fin existía, pero ese mismo orden imponía a la nación abandonar las fáciles explicaciones anteriores sobre el origen de nuestras crisis. La guerra civil había desaparecido y, sin embargo, la República conocía la más violenta conmoción económica y social de su historia. *La crisis den-*

tro del orden revelaba que por encima de las enfermedades políticas existían otras fuerzas nefastas para el porvenir de la nacionalidad.

Surgió claro del análisis de la misma realidad que dos elementos singularmente conectados impedían el normal desenvolvimiento de la nación soberana: su condición monoproductora y su dependencia del exterior. Para completar la liberación de la República —pues ahora advertían que ella sólo había sido política— era imprescindible cambiar el curso de nuestro desarrollo económico.

No era extraña la preocupación nacionalista a esta generación. Ya la había formulado en sus estudios históricos, exagerando incluso la orientalidad latente en todas las manifestaciones de nuestro pasado: piénsese en la obra de Carlos María Ramírez y Francisco Bauzá en el plano historiográfico. Esa preocupación, sin embargo, dio su más legítima contribución en los conceptos que la generación de 1890 elaboró para responder al desafío de la crisis. En apretado resumen, son dos.

A): Para afianzar la independencia política, se requería independencia económica y ella sólo se lograría diversificando la producción. Un inteligente nacionalismo económico debía ser la respuesta a la dependencia del exterior.

Se escribía en "El Siglo" en mayo de 1890 (*):

"Vivir exclusivamente de la ganadería importa exponer el progreso económico del país a todo género de trastornos... Si en vez de tener una sola industria exportadora, tuviéramos varias, el decaimiento transitorio de alguna de ellas, estaría casi siempre compensado por el ensanche de otra y el país no experimentaría bruscas sacudidas".

Eran ideas generalizadas. Dos años antes las había expresado en un luminoso informe la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes:

"Cuanto mayor sea esa diversidad [de las industrias], *tanto más grande son las probabilidades de independencia. Un pueblo que tenga solamente una industria, es un pueblo esclavo... Nosotros hemos vivido en esa condición muchos años"*.

Los términos podían todavía ser más explícitos, como cuando la misma Comisión afirmó en otro documento:

"...mientras no tengamos más que materias primas como producción nacional para adquirir con ellas los productos manufacturados que se nos traigan, seremos, por el hecho, una especie de factoría extranjera. La constitución de una nacionalidad y de una independencia económica está en el poder industrial propio...".

B): El nacionalismo económico en un país semi-colonial como lo era el Uruguay, implicaba también la crítica al capital extranjero que bajo forma de empréstitos o inversiones directas se llevaba luego buena parte del ingreso nacional hacia la City.

(*) Todas las citas contenidas en esta Introducción han sido ya o serán incluídas dentro de un contexto más extenso en este volumen. Por ello no las hemos numerado.

Capitalizarse e independizarse —dos conceptos sinónimos— era imposible en esas condiciones.

Los capitales debían quedar dentro del país para favorecer su crecimiento. Las inversiones extranjeras, que durante tantos años la vieja ideología liberal de nuestro patriciado había confundido con la civilización europea, nos desangraban a largo plazo. Partiendo de ellas, la independencia económica era imposible. Tanto como el monocultivo, las inversiones nos volvían una factoría. Los hombres de 1890 fueron los primeros —volvemos a repetir que consideramos a la época en sí, y no nos interesan ahora los antecesores aislados que ella tuvo— en advertir que muchos de los principios sobre los que habían basado toda su actuación anterior— piénsese en los juveniles años de Carlos María Ramírez y Julio Herrera y Obes dentro de la élite principista— eran falsos. El libre-cambio, por ejemplo, no era otra cosa que la piel de cordero que envolvía la voracidad del imperialismo mundial.

¿Qué quedaba del pensamiento pergeñado por nuestra clase dirigente luego de la Guerra Grande a favor del carácter civilizador del capital extranjero? Muy poco en verdad.

Todavía se podía oir en el Parlamento alguna voz aislada, como la del diputado Carlos de Castro, quien al referirse en 1891 a los rumores de suspensión del pago de la Deuda Pública emitió conceptos ya anacrónicos para la mayoría de sus oyentes y que hubieran sido tan bien recibidos, sin embargo, 15 años antes:

"*...los capitalistas ingleses, esa gran Nación, que hay que decirlo, ha ayudado siempre con sus capitales al progreso y engrandecimiento de este país que sin ellos ¡quién sabe donde estaríamos de atraso! ...esos capitalistas que ya se ven comprometidos por operaciones desgraciadas en otros países de la América del Sud, ¿contribuiríamos nosotros a darles el golpe de gracia, faltando en el cumplimiento de nuestros más solemnes compromisos?*".

El nuevo sentir colectivo lo expresó el diputado Antonio Bachini al replicarle:

"*El señor Castro se asusta de la posibilidad de que nosotros llegáramos a dejar de pagar alguna vez el servicio de la Deuda, y dice ¿qué dirán de nosotros? ¿qué sería de esas infelices viudas inglesas que viven de la renta que les da la Deuda Unificada? ...Pero al decir esto, se olvida de lo que dirán nuestras viudas criollas, que viven del Presupuesto, y que hace cuatro meses que no se les paga*".

La hostilidad al capital extranjero ganaba adeptos día a día. No es difícil explicarlo. En primer lugar, fue en esa época que ingresaron las primeras grandes inversiones; en segundo lugar, capas cada vez más amplias de la población sufrían los efectos económicos del imperialismo agudizados por la misma crisis.

El todavía muy liberal catedrático de Economía Política en la Universidad de la República, Eduardo Acevedo, manifestó en 1893 desde las columnas de "El Siglo":

"*...los empréstitos públicos y los capitales de todo género*

invertidos aquí, tenían fatalmente que absorberse la parte del león en nuestros saldos favorables del comercio internacional".

Desde las más diversas tiendas las quejas se dejaban oír. En 1889 fueron los estancieros de Paysandú y Río Negro los que juzgaron a la única gran empresa extranjera de carnes: la Liebig's:

"Para evitar la monopolización de cualquier Compañía o Sociedad, que si fomenta el crédito del país, en cambio envía sus pingues dividendos o utilidades al extranjero, mientras que los criadores pasan todo género de contratiempos y perjuicios, y se arruina nuestra principal industria, preciso es que nuestros hacendados se aunen haciendo pagar por los ganados lo que éstos valen y no lo que se quiera dar por ellos con detrimento de los intereses generales".

"El Día", el diario más popular de Montevideo, resumió en 1891 todos estos pensamientos en un haz único: dejar de ser una factoría extranjera era comenzar a ser una nación soberana:

"Tenemos un país en que la luz es extranjera y privilegiada en forma de Compañía de Gas; en que el agua se halla en las mismas condiciones, en forma de Empresa de Aguas Corrientes; en que la locomoción representada por tranvías, ferrocarriles, vapores, es también extranjera, etc. ¿A qué continuar? Todo es extranjero y privilegiado o tiende a serlo. Y de esa manera, si en el régimen político hemos destruido el sistema colonial, no lo hemos destruido en la industria, en el comercio...".

"El hecho es que una inmensa parte de las riquezas del país se van... el número más considerable de los productores de esas riquezas trabajan en el país, pero no para el país ni para habitantes del país. Sus industrias son como esas pesquerías que se establecen en las costas de las islas desiertas. Cargan todo lo que pueden y levan anclas".

"...Sobre la costa del Uruguay se levanta la espléndida fábrica de Extracto de carne de Liebig's, orgullo de algunos orientales inocentes. Es una factoría como aquellas que se establecían en nuestras costas, cuando los campos estaban repletos de ganados cimarrones para cuerear... La diferencia está en que ahora tienen máquinas a vapor y no desperdician nada. Pero la utilidad para el país es la misma...".

Estas ideas debían instrumentarse en una acción estatal encaminada a diversificar la producción y a liberarnos. Si en el camino quedaban los postulados del viejo liberalismo, el propio Presidente Julio Herrera y Obes estaba dispuesto a renegar de sus principios juveniles y a adherir al intervencionismo —todavía tímido, pero, ¡cuán audaz en relación al pasado inmediato!— del Estado en la construcción de vías férreas, en la protección a la agricultura y la industria mediante todas las leyes que fuesen necesarias. El Estado debía no sólo defender la soberanía nacional y ser juez y gendarme, sino contribuir a diversificar las estructuras económicas, vigilar las inversiones extranjeras e incluso sustituirlas cuando el capital privado no tuviera el valor suficiente para arrancar al país de su atraso.

La generación que en 1890 postuló este viraje, provenía de los más diversos grupos sociales excepto el del "alto comercio", pues éste se hallaba atado por sus intereses a las potencias imperiales. En su oportunidad procuraremos mostrar la base social de estos enfoques. Pero un concepto debe permanecer claro: pocas épocas hubo en la historia nacional tan propensas a convertirse en creadoras de sí mismas, sin copiar como antes se hizo con escaso discernimiento, los modelos que Europa ofreció con peligrosa generosidad intelectual.

La fragilidad de nuestra economía monoproductora y la consiguiente dependencia del exterior, fenómenos que la crisis puso como nunca antes en la historia del país de manifiesto, engendraron una conciencia nacionalista y anti-europea, primer paso hacia la concreción de lo que la mayoría ansiaba: vivir en un Estado soberano.

Como el tema de esta obra es la evolución económica y social del medio rural, limitaremos el estudio a una sola faz del complejo problema planteado: las críticas al monocultivo ganadero. Ello no impedirá al lector formarse también una idea del claro sentimiento antiimperialista que estaba naciendo en la nación.

* * *

Débese empero, calibrar sin exageración la audacia de estos hombres y su época. Su gran contribución fue legar a las generaciones siguientes la conciencia del problema nacional en toda su complejidad, más que aportar soluciones precisas y concretas. Aunque en algunos casos extremos (como los de Andrés Lamas y Angel Floro Costa, por ejemplo) se llegó a poner en tela de juicio la base misma de la clase alta rural —el derecho a la propiedad privada sobre la tierra—, las críticas al monocultivo ganadero en general condujeron a buscar nuevos modelos de desarrollo económico confiando en una transformación de la propia ganadería criolla, o en la diversificación de la producción nacional incorporando la agricultura y la industria como formas productoras al lado o conjuntamente con la ganadería.

En el caso específico de las críticas al monocultivo ganadero, la base social de la cual partieron los dardos contra el orden económico vigente fue, por el tono casi siempre conciliador de las posiciones, muy amplia. Estancieros progresistas desde las mismas tribunas de la Asociación Rural pugnaron por el modelo agropecuario; hombres cercanos a la incipiente actividad industrial o políticos avisados, creyeron en el modelo de la industrialización. El patriciado empobrecido, que dominaba el escenario político por su preparación intelectual y el ascendiente de los grupos tradicionales, que no poseía tierras y tal vez las deseaba, osciló entre el camino del acuerdo con el orden antiguo (la colonización agrícola de Julio Herrera y Obes, Carlos María Ramírez y Francisco Bauzá) y la violenta y a menudo interesada diatriba contra la propiedad privada de la tierra en manos de latifundistas casi todos de origen extranjero (casos de Angel Floro Costa y Andrés

Lamas). Este último grupo provocó la reacción ideológica inmediata de la clase alta rural que se tiñó del más severo conservadorismo. Era natural. La clase alta podía admitir y hasta compartir un juicio negativo del Uruguay pastoril criollo, pero nunca un juicio que, con ese pretexto, la conmoviera en el goce de la propiedad de la tierra.

Creemos que esta fisura (no ruptura, aclarémoslo) entre la clase alta rural y los grupos dirigentes a nivel político se posibilitó por las causas que enunciaremos en la Primera Parte.

Más importantes que las causas fueron las consecuencias de este primer juicio adverso al Uruguay pastoril que comenzó enfrentando a la ganadería extensiva y luego continuó con el ataque al régimen de tenencia de la tierra, el latifundio y la posesión ilegal de las tierras fiscales por los estancieros.

Las raíces intelectuales del batllismo se encuentran aquí, así como la de muchos problemas aún no resueltos por un Uruguay que hoy también enjuicia su cualidad ganadera y la propiedad privada de la tierra.

De estos años igualmente arranca una confusión intelectual que hará época durante el Uruguay batllista (1903-1929): las críticas a la ganadería no fueron casi nunca separadas de los juicios adversos al régimen de tenencia de la tierra. Latifundio y ganadería aparecieron como sinónimos durante este período, aunque los antecedentes de tal confusión conceptual provengan de mucho antes (el unitarismo porteño antirosista que tanto influyó en los hombres de la Defensa de Montevideo, por ejemplo). Sucedió entonces que todas las críticas al latifundio fueron a la vez condenas a la ganadería, hecho que la clase alta rural aprovechó con sagacidad porque, al defender la ganadería —realidad positiva en la nación y base de toda su evolución económica y política— estaba también defendiendo a la gran propiedad.

La confusión conceptual antedicha, lógica en políticos e intelectuales del siglo XIX por cuanto tenían ante sus ojos un solo modelo ganadero atrasado y rutinario —el latifundista— facilitó. empero, la defensa de las arcaicas e improductivas formas de tenencia de la tierra por parte de la clase alta rural. Ello puede constituir una enseñanza para el presente.

PARTE I
CAUSAS QUE PROMOVIERON EL ENJUICIAMIENTO

Capítulo I
La crisis y los riesgos de la nacionalidad

1 — La crisis de la ganadería criolla impulsó la búsqueda de nuevos modelos de desarrollo

La crisis por "plétora" y descenso en el precio de nuestros productos fue el factor determinante para estimular, en primer lugar, las dudas acerca de la viabilidad de un Uruguay exclusivamente pastoril, y en segundo lugar, para buscar soluciones con la incorporación a la economía monocultivadora de la nación de nuevas actividades productoras como la Industria, o el desarrollo, en todo el territorio de la escasa Agricultura.

En las fuentes consultadas (prensa montevideana, revistas especializadas como la de la Asociación Rural, libros de época y hasta tesis estudiantiles), la crisis surge como la gran causante de la nueva reflexión acerca del destino económico del Uruguay. Algunas pruebas documentales extraídas de más de un centenar prueban lo antedicho. Escribió el editorialista de "El Siglo" en mayo de 1890:

"Por lo mismo que del lado del tasajo no podemos esperar una rápida mejora que corrija la tirantez de la plaza, hay que estimular el desarrollo de la agricultura y de la colonización... La colonización puede actuar de dos maneras: diversificando las industrias y aumentando la población".

Y adviértase en la frase siguiente la crítica al monocultivo pastoril:

"Vivir exclusivamente de la ganadería, importa exponer el progreso económico del país a todo género de trastornos. Bastó que el Brasil cerrara un año sus puertos al tasajo, para que la República experimentara instantáneamente una profunda depresión. Basta ahora que nuestros saladeros disminuyan sus faenas, para que se altere la cifra de las exportaciones y sufra el país entero. Si en vez de tener una sola industria exportadora, tuviéramos varias, el decaimiento transitorio de alguna de ellas, estaría casi siempre compensado por el ensanche de otra y el país no experimentaría bruscas sacudidas" (599).

Esta fue la opinión más generalizada: para evitar las oscilaciones de la economía pastoril, la diversificación industrial era la solución óptima.

En 1892 publicó la Revista de la Asociación Rural algunos estudios sobre la crisis realizados por Lucas Herrera y Obes y Lucio Rodríguez Diez, dos de sus socios más activos y prominentes. Luego de describir la coyuntura económica, Lucio Rodríguez Diez señaló que la salida final se hallaría sólo en la modificación profunda de la ganadería criolla, aunque, en este caso no renegó del destino pastoril del Uruguay sino que buscó su perfeccionamiento:

"Los hacendados deben cooperar... siguiendo con perseverancia el mejoramiento de sus rodeos por la infusión de sangres puras adecuadas al cruzamiento; dedicando parte de sus tierras a la agricultura y aprovechando tanto elemento como hoy se pierde sin beneficio para el país..." (600).

Más claro, si cabe, había sido un periódico salteño, "El Arapey", cuando en 1889 expuso que el escaso valor de las novilladas en el departamento estaba ya acentuando una evolución hacia la viticultura:

"La ganadería pasa hace años por una crisis causada por la depreciación en los mercados extranjeros de las carnes... Los ganados valen poco relativamente a otros años, y en épocas de matanza de los saladeros el precio de los novillos regula diez pesos por cabeza y siete las vacas, precios que no compensan al estanciero...".

"Es por esta circunstancia que todas las esperanzas de una evolución industrial se cifran en la naciente viticultura". (601).

El descenso en el rendimiento de la ganadería como negocio privado también impulsó las reflexiones enjuiciadoras de esa actividad como en este caso (e incluso algunos cambios de destino para los campos de la República), pero no debemos olvidar lo que mencionamos al estudiar la estancia y su rentabilidad durante los años de la crisis: aunque disminuyó, en particular para los que debían pagar una renta sobre la tierra, en el caso de los propietarios la ganancia siguió siendo muy elevada. Esta reflexión nos debe alertar acerca de la causa que estamos estudiando como motora del enjuiciamiento al Uruguay pastor. Actuó la crisis más como generador intelectual del debate que como activo fenómeno que impulsara el cambio del destino económico del país: la ganadería todavía era una actividad rentable y como

se observó al analizar la agricultura uruguaya, mucho más rentable que ésta.

De cualquier manera, la crisis de la ganadería criolla impulsó tanto la crítica del modelo establecido que llegó a popularizar la búsqueda de nuevos caminos. En uno de los primeros libros nacionales destinados a la enseñanza práctica del agricultor y del ganadero escrito por Pedro de Souza en 1890, se leían estas reflexiones que cuestionaban, partiendo de la crisis, la ganadería practicada durante el período:

"El porvenir de la ganadería bovina en la República es un problema algo difícil de resolver, debido a las grandes extensiones de campo que en la argentina orilla se han destinado a esta industria y a las dificultades que se encuentran para vender la carne fresca y preparada por los diferentes sistemas puestos en práctica hasta ahora. Probablemente dentro de poco tiempo, los dueños de los campos inmediatos a la capital, algunos del centro del país y todos los del litoral, tendrán que fraccionarlos para venderlos o alquilarlos al agricultor, porque no habrá ganadero que pueda pagar arrendamientos caros, a no ser el criador de ganados finos de mucho rendimiento..." (602).

Incluso en la tesis del joven estudiante de derecho, Alvaro Pacheco, escrita en 1892 que, versó significativamente sobre la inmigración y la colonización, probando la extensión que en el medio alcanzaban los conceptos ya enunciados, se podía leer:

"Bien se sabe... que nuestra industria ganadera está amenazada de una gran crisis. No podemos luchar con la República Argentina... El Brasil con su sistema proteccionista... mata nuestra primera industria, el tasajo. ...Nuestros campos, como dicen los entendidos, están atrasados. No ha querido comprender el estanciero que tenía que cuidar y cultivar el pasto: todo lo ha dejado a la buena ventura. Propietarios de grandes extensiones de campo en los departamentos de la Colonia, Soriano, San José, etc., convencidos de la inutilidad de sus esfuerzos por la ganadería, los han dedicado a la agricultura, obteniendo buenos resultados".

"No hay que echárselas de previsor al anotar que la evolución que se inicia tiende a asegurar el régimen agrícola en los campos del Sud del Río Negro y el ganadero en los del Norte..." (603).

Sin duda, la crisis, como que en realidad lo era de la ganadería criolla semi-modernizada, provocó las primeras y más significativas dudas acerca de su viabilidad.

2 — Los riesgos de la nacionalidad oriental provocados por su estructura económica

Fue esta generación, que cuando joven resultó contemporánea del Militarismo, la que afirmó la nacionalidad y rechazó los

últimos arrebatos integracionistas de hombres de la generación anterior. Fue ella la que, por sus portavoces más destacados en el plano intelectual del quehacer historiográfico uruguayo, produjo hombres como Francisco Bauzá y Carlos María Ramírez que desentrañaron en el pasado las raíces de la orientalidad (y hasta construyeron una Historia a la medida de la ahora poderosa corriente nacionalista). La nación pacificada desde la Conciliación de Noviembre de 1886 buscaba afianzarse como colectividad organizada, definiendo su personalidad y adquiriendo fuerza y autoridad suficientes como para imponer respeto a sus poderosos vecinos. Desde este ángulo, *la ganadería criolla,* para casi todos estos hombres preocupados por el destino del Uruguay como país independiente y soberano, era una rémora para su progreso económico y también el factor que desnacionalizaba la frontera más riesgosa de todas: el límite con el Brasil.

La preocupación por la lenta penetración de los portugueses en nuestra despoblada frontera Norte y Este arrancaba de la tradición española. Basta recordar los planes de fundación de poblaciones sobre la línea fronteriza de hombres influidos por el Reformismo Borbón, tales como Félix de Azara o Miguel de Lastarria, a comienzos del siglo XIX. Los primeros gobiernos patrios también la habían sentido y la fundación de Bella Unión por Fructuoso Rivera cuando retornó de su campaña de las Misiones en 1828, fue concebida, entre otros motivos, como un baluarte de la nacionalidad frente a la penetración del elemento brasileño. El Gobierno del Cerrito bajo Manuel Oribe, pero en especial el gobierno de Bernardo P. Berro, fueron los que antes de la época que estamos estudiando hicieron todo lo que pudieron por orientalizar el norte fronterizo. Recordó en la Cámara de Representantes el diputado Aureliano Rodríguez Larreta en 1888:

"...allá en el año 62, siendo Presidente de la República don Bernardo Berro... al constituir uno de sus Ministerios, sometió a la consideración de él, un programa de Gobierno, y en ese programa figuraba como una de sus cláusulas más importantes, una que decía así: nacionalización de la frontera por todos los medios posibles".

"Y el señor Berro, más adelante, en el curso de su programa, indicaba como uno de esos medios, la colonización, y agregaba esta indicación práctica: proponía el enganche en Alemania de soldados para nuestro ejército, soldados a los que después de un cierto número de años de servicio, se les ofrecía la donación de chacras en los terrenos fronterizos, comprometiéndose ellos a colonizarlos".

Y vinculando el pasado con la preocupación resurgida en su presente, añadió Rodríguez Larreta:

"En aquel entonces... la idea de la colonización de la frontera era tal vez una utopía porque el país carecía de vías de comunicación, como carece hoy, y también de los medios de realizarlas. Pero en la situación actual..." (604).

Cuando esa generación nacionalista de la que hemos dado

cuenta, comenzó a reflexionar sobre el destino del país y los medios de afianzar su vida independiente, uno de los primeros problemas que consideró fue el de los campos fronterizos en manos de propietarios brasileños, con peones de la misma nacionalidad, donde, como dijera José Pedro Varela en 1876, los hábitos, las costumbres y hasta la lengua eran portuguesas pues todo lo español había desaparecido. Uno de los motivos que llevaron a José Pedro Varela a concebir el plan de reforma y extensión de la enseñanza primaria, convertido en decreto ley en 1877, fue la necesidad de imponer el uso del idioma nacional en los alejados departamentos del Norte. Francisco Bauzá, el más insigne representante de la tendencia nacionalista, presentó también durante esos años (en 1876), un plan de colonización industrial para que fuera aplicado en la frontera con el Brasil. La crítica a la ganadería extensiva que practicaban los propietarios brasileños, improductiva y en especial despobladora, fue muy clara en el ensayo de Francisco Bauzá:

"...el Estado tiene algunos millares de tierra fiscal... cuya propiedad nadie le disputa, ubicadas sobre nuestras fronteras lindantes con el Brasil, y esas tierras que hoy nada producen se prestan por su condición propia a diversas explotaciones industriales...".

"Unas cuantas leguas de tierra que hoy nada producen y un pequeño impuesto que a nadie perjudica [para costear el pasaje a los inmigrantes] *he ahí todo lo que se pide, para dar en cambio una fuerte renta, un núcleo de población poderoso y la reconquista de una frontera materialmente perdida..."* (605).

En 1885 en los departamentos de Artigas, Salto, Rivera, Tacuarembó, Cerro Largo, Treinta y Tres, Rocha, Maldonado, Durazno y Paysandú, se declararon para el pago de la Contribución Directa, 5.500 suertes de estancia, de las cuales 2.697 (casi el 50 %) eran de ciudadanos brasileños. La preocupación nacionalista tenía una base objetiva indiscutible.

Y de que era la ganadería criolla, extensiva y rutinaria, la causante de la despoblación y la invasión de propietarios extranjeros que mantenían un reducidísimo número de peonadas, a los contemporáneos no les cupo la menor duda. Todos los planes de poblar la frontera, desde el perteneciente a Francisco Bauzá en 1876 hasta el de Benjamín Victorica en 1888, tienen por base la creación de colonias industriales donde a la ganadería se adjunte la producción agrícola o granjera. Incluso algún espíritu poco conocedor de la tierra fronteriza, como Angel Floro Costa, propugnó, en 1880 la fundación de colonias nacionales y mixtas en *"...una zona fronteriza lo menos de 20 leguas de ancho, declarando esas tierras de pan llevar y ligándolas entre sí por caminos férreos o carreteros que rematen por una de sus extremidades en el océano... todo ello como medio de proteger nuestra raza y nuestra nacionalidad contra la invasión lenta que nos trae el Brasil"*. En su particular y alocado estilo concluía: *"La colonización fronteriza debe ser nuestra muralla china. De otro modo concluiremos por ser tartarizados"* (606).

"Tierras de pan llevar" obligatorias; "colonización industrial"; eran términos que indicaban la desconfianza a la ganadería extensiva que había traído consigo la desnacionalización del Norte.

Los juicios negativos sobre la ganadería practicada por los hacendados brasileños —de los cuales alguna muestra ya hemos dado al comentar el escrito que el Dr. Carlos María de Pena hiciera por cuenta de nuestros saladeristas en 1887— se magnificaban todavía por otra característica corriente en esos propietarios: el ausentismo.

Cuando Andrés Lamas comentó en 1883 la legislación rivadaviana sobre la tierra y defendió —con el ojo puesto sobre la situación contemporánea que vivían la Argentina y el Uruguay— un retorno a la enfiteusis, hizo hincapié en los males derivados de enajenar la tierra pública agravados cuando los grandes propietarios fueran extranjeros. Y suponiendo que así sucediera (como en efecto ocurrió en nuestra frontera) enumeró sus consecuencias:

"Ese hecho nos condenaría a un empobrecimiento y a un abatimiento irremediable, por la exportación en una escala que podría ser inmensa, de lo que constituye y debe constituir nuestro capital nacional; y de una exportación sin retorno".

"Sobre esta cuestión capital, sobre los resultados del ausentismo que es el nombre moderno que la designa, no hay dos opiniones... La ley agraria de Rivadavia conservando las tierras de propiedad pública eliminaba ese coloniaje económico que transportaría al extranjero sin retorno, la renta social de las tierras..." (607).

Los orientales de 1890 podían observar los problemas que el ausentismo de los propietarios extranjeros causaba en lo que para su época fue el talón de Aquiles de la Gran Bretaña: la llamada cuestión de Irlanda. Los "landlords" que remitían sus rentas a Londres y expoliaban al campesinado irlandés, fuente de tensiones permanentes con la metrópoli, eran comparados con mucha frecuencia en los debates parlamentarios de las Cámaras uruguayas con los hacendados brasileños. Lo expuso el diputado Carlos María Ramírez al apoyar el impuesto a las herencias instituido en 1892:

"Es sabido que uno de los mayores males que puede soportar un país es que los propietarios disfruten en el extranjero de lo que producen las propiedades situadas dentro del país; es el fenómeno llamado ausentismo, que produce la miseria en Irlanda, y que a nosotros nos hace mucho daño, porque una inmensa parte de nuestra propiedad territorial produce renta para ser gozada en el extranjero, en el Brasil y aún en Europa... ¿Qué motivos hay para que tengamos consideración con los extranjeros que tienen propiedades en el país y disfrutan sus rentas en el extranjero, o con los hijos del país que tienen propiedades en este mismo, que abandonan su tierra y que van a gastar en otro país lo que éste produce...? nosotros no tenemos ningún interés en que haya 7 u 8.000 propietarios brasileros que gasten sus rentas en Río Grande, Río Janeyro o en otras partes..." (608).

Para nacionalizar la frontera había que concluir con la gana-

dería extensiva que la despoblaba y el ausentismo que la empobrecía. La nacionalidad asumía un riesgo inmenso al continuar con las prácticas rudimentarias de la ganadería criolla; el más peligroso de todos: la pérdida de territorios.

* * *

El despoblado y pastoril Uruguay se enfrentó, por los años que inician la década de 1880, al crecimiento vertiginoso de la población y la agricultura argentinas. Lo que ocurrió en el vecino país influyó de dos maneras sobre el nuestro. *Primero*: la fuerza del ejemplo. La transformación de la Argentina en país agrícola no pudo menos que sorprender a los orientales por lo rápida y por la perspectiva inmensa que abría a los vecinos la diversificación de su producción. La Asociación Rural en muchas oportunidades señaló lo útil que resultaría imitar la evolución argentina para salir de la crisis (609), tanto más cuanto que en la nación vecina la agricultura aparecía como una actividad subordinada a la ganadería. *Segundo*: el acrecentamiento de la capacidad económica de la República Argentina significaba también su fortalecimiento político frente a un Uruguay debilitado por la unilateralidad de su producción ganadera. De entre los muchos testimonios que atestiguan el razonamiento anterior, el más preciso de todos correspondió al brillante talento de Carlos María Ramírez. En 1888 la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes redactó un informe fundando un proyecto de ley sobre colonización e inmigración. Firmado por Carlos María Ramírez, Felipe H. Lacueva, Lucas Herrera y Obes, Perfecto E. Giribaldi, Francisco Bauzá, Domingo Mendilaharzu y Pedro E. Carve, como se aclaró en la discusión a que dio lugar quien lo redactó fue el primero de los nombrados. Aparecen en él, muy ligados, los dos conceptos que tratamos de vincular: los riesgos de la nacionalidad debidos a la ganadería criolla extensiva y despobladora frente al peligroso crecimiento de los países vecinos:

"Es convicción íntima, adquirida por nosotros en el curso de nuestros trabajos, que la República necesita afrontar con intrepidez el problema de su repoblación, no sólo como acto de conveniencia industrial, sino como exigencia del patriotismo. Estamos abocados a una crisis que ninguna previsión humana podrá contener, si el desarrollo de los elementos industriales aglomerados por el Brasil y la República Argentina al estallar con todo el vigor del perfeccionamiento a que marchan, nos encuentran en una situación similar a la actual. Seremos envueltos por la ola de una concurrencia sin precedentes, que nos arrebatará toda perspectiva de lucha, en un campo donde somos inferiores por la exiguidad de la población y los cultivos, por la carestía de los transportes, y aún por las mismas industrias nativas que ellos van perfeccionando hasta el punto de hacerlas superiores a las nuestras...".

"Hemos de adoptar el mismo camino, si no queremos sucumbir en la contienda a que nos llama un porvenir no lejano...

Nuestra condición industrial por otra parte, no es otra que la de un suelo inculto en su mayor extensión, y para aprovechar las ventajas naturales de ese suelo, es que debemos repoblarlo, entregándolo en su totalidad al trabajo del hombre...".

"[Mientras en la Argentina la colonización agrícola triunfa y el país recibe cientos de miles de inmigrantes europeos]. *Nosotros, entre tanto, sin plan, sin base, sin idea cabal de lo que sucedía en nuestro alrededor, nos hemos adormecido en una indolencia inexplicable, confiados en la situación privilegiada de nuestros puertos (que pronto va a ser puesta en litigio por el Canal de Panamá), en la riqueza de nuestro suelo (que ya tiene por rivales los áridos suelos vecinos que el arte ha enriquecido), en la prolongación de nuestros ferrocarriles (que ya tienen sus cabeceras de empalme ocupadas por rivales más previsores), y cuando queremos despertar... nos encontramos con que ya no es una concurrencia la que se nos suscita, sino que la defensa de la vida misma nos obliga a progresar o sucumbir"* (610).

"La ola de una concurrencia sin precedentes con que nos amenazan nuestros vecinos", al decir de otro oriental en 1890, Angel Floro Costa (611), sólo podía combatirse con la transformación radical del modelo pastoril. Diversificar la producción y poblar la nación —fenómenos que la ganadería extensiva impedía— eran la respuesta que el desafío argentino exigía para devolver a la nacionalidad su vigor. La generación que más había hecho por definir histórica y políticamente la "orientalidad" no pudo menos que advertir la necesidad de fortalecerla en lo económico. La ganadería criolla nos hacía correr el más serio de los riesgos.

Capítulo II
El temor a la población rural pauperizada

1 — Introducción

Como ya fue dicho en nuestro Tomo I, el alambramiento de los campos que culminó a principios de la década 1880-1890, provocó despidos masivos de mano de obra ahora inútil en las estancias cercadas. Esa población nacional desocupada pasó a engrosar las filas de las innumerables familias que habitaban pequeños campos fiscales en los ejidos de los pueblos, arruinadas por nuestras permanentes guerras civiles y auténtica carne de cañón de las mismas.

En momentos en que recién se estaba liquidando el poder de los militares por los llamados régimenes civilistas (1886 en adelante); cuando todavía permanecían frescas las heridas de las guerras civiles y el prestigio de los caudillos no había desaparecido por entero, la existencia de una población paupérrima y mayoritaria en la campaña uruguaya era uno de los riesgos políticos más serios que corría la nación. Militares o caudillos podían hallar en ella la fuente más segura para volver al poder. Y eso, en un instante en que afianzada la paz interna en la República Argentina, todos los conatos revolucionarios uruguayos serían utilizados para algo más que nuestro desprestigio por el Estado vecino (seguramente para su intervención en nuestros asuntos internos), era peligroso a la existencia del ser nacional.

No era ésta, sin embargo, la única fuente de temor a un recrudecimiento de las guerras civiles. Como dijera el Ministro de Gobierno Julio Herrera y Obes en 1888, las modificaciones acaecidas en la campaña (ovinos cada vez mejor mestizados, cercos que valorizaban la tierra, etc.) promovieron la hostilidad de los estancieros hacia los desórdenes internos, por lo destructores de riqueza que resultaban. Fueron los hacendados nucleados en la Asociación Rural quienes entrevieron primero el peligro de la población desocupada y pobre como promotora (mejor sería decir, como materia siempre dispuesta) de los alzamientos contra la autoridad central. En el tomo anterior analizamos exhaustivamente este miedo y la solución propuesta por la clase alta rural: la colonización agrícola en tierras fiscales.

Riesgo para la nacionalidad, riesgo para la riqueza privada acumulada en las estancias, riesgo para la élite civilista que recién acababa de reconquistar el poder político de manos de los militares, la existencia de una masa insatisfecha y levantisca no podía menos que causar el temor de los dirigentes del Uruguay. Y, ¿cuál era la causa de la existencia de ese "pobrerío"?: la ganadería extensiva.

El documento que mejor lo expresó emanó de fuente oficial, nada menos que del Ministro de Gobierno Francisco Bauzá durante la Presidencia de Julio Herrera y Obes. Escribió Bauzá en la Memoria correspondiente a su secretaría de Estado en junio 15 de 1893:

"Nuestro poder industrial es limitadísimo. Ningún factor intermedio entre las dos industrias madres —la ganadería y la agricultura— alimenta la actividad de las clases jornaleras... La causa esencial del pauperismo naciente es el exceso de brazos rivalizando para aplicarse a un mismo empleo. Hay sobrada oferta de peones de estancia o chacra, y por eso es que los salarios bajan y las industrias encarecen. Conviene pues, favorecer y alentar la creación de nuevas industrias nacidas del trabajo del suelo o de la explotación de sus riquezas, pero tomando el propósito con la decisión que pide un asunto de tanta magnitud, porque si a pretexto de las escaseces del Erario, no se ataca en su origen la plaga del pauperismo, el porvenir del país se verá amenazado por un elemento perturbador de su progreso social y político".

"...Entre tanto, cada nueva familia campesina que cae en la miseria es un elemento más que se disgrega de la sociedad industrial y política, porque en nada pueden aumentar la producción y contribuir al progreso de la cosa pública, grupos de pordioseros como los que en el pasado invierno se han diseminado por los caminos y los bosques, siendo una carga para los hacendados y amenazando con ser en adelante un peligro para todos" (612).

Como la ganadería criolla, modernizada por el alambramiento, había provocado la pauperización de las masas campesinas, estaba en tela de juicio. Las ideas de Bauzá en pro de la industrialización del país como salida alterna —ya expuestas en su opúsculo sobre la clase media en 1876— a los riesgos que el elemento empobrecido hacía correr a la estabilidad política, fueron corrientes en el período que estamos analizando. La ganadería extensiva provocó el surgimiento de un numeroso grupo social que no halló ubicación económica. De no buscársela, tal era el criterio de la época, la guerra civil sobrevendría. O tal vez algo más serio como el socialismo, temor también corriente en hombres que asistían como espectadores, por el momento, a la lucha de clases en Europa.

2 — La desocupación y la miseria agravadas durante la crisis

La crisis de 1890 agudizó la desocupación y la miseria ru-

rales provocadas por el cercamiento. Todavía en 1888 el senador Paullier podía argumentar en la Cámara que en la campaña había escasez de brazos y que no "se encuentran peones a ningún precio" en razón de la demanda creciente que de ellos se hacía en la Capital y en las ciudades del interior ante la fiebre en la industria de la construcción (613). En 1890 la situación había variado radicalmente. Para peor, los años de la sequía y los inviernos rigurosos de 1891 y 1892 hicieron todavía más difícil la situación de los pobres, debido a lo cual llegaron los ecos del sufrimiento al Ministro de Gobierno, Francisco Bauzá:

"El concepto de nuestro gobierno institucional, según los Constituyentes, es promover el bien y la felicidad de los ciudadanos; de lo cual se sigue que ningún gobierno regular puede ser indiferente al malestar de las multitudes...".

"No es para nadie un misterio la situación precaria a que se ve reducida una parte de nuestra población de campaña, desalojada de los hogares que habitaba a préstamo por el cercamiento de los fundos rurales, y perseguida por el encarecimiento de las subsistencias que antes abundaban a título gratuito. Todo el progreso que supone ese hecho... tiene un reverso lamentable cuando se aplica a la condición que impone a los huérfanos de la fortuna. Y si a esto se agrega que los ferrocarriles y telégrafos, activando las comunicaciones y el giro de los negocios, han desarraigado de los centros de segundo orden multitud de industrias, para aglomerarlas donde los caprichos de la concurrencia hacen más fructífero su conjunto, puede asegurarse que ha comenzado para una parte de la población del país esa era de pobreza cuya referencia conocían los hombres ilustrados por el trato de los publicistas europeos" (614).

Cercamiento de las estancias; disminución de los gastos de parte del hacendado que buscaba hacer frente a la crisis eliminando brazos inútiles y costosos; encarecimiento de las subsistencias que el mismo gobierno de Julio Herrera y Obes provocó al hacer pagar la crisis a las clases populares; desplazamiento de las pequeñas industrias hacia los grandes centros de población provocado por los nuevos medios de transporte y comunicación; todo fue señalado con mano maestra por el Ministro de Gobierno en 1892.

Y era precisamente en los departamentos donde dominaba la ganadería extensiva que estos problemas se presentaban con mayor agudeza y se sentía la despoblación por rechazo de la mano de obra. En 1883 la densidad de habitantes por kilómetro cuadrado en los departamentos agrícolas era de 14,44 para Canelones, 6,17 para Colonia y 3,12 para San José. Aquéllos donde predominaba la ganadería extensiva tenían una densidad peligrosamente baja: Río Negro y Paysandú: 1,98; Durazno: 1,50; Salto: 1,47; Cerro Largo: 1,43 y Tacuarembó: 1,31 (615).

Si la desocupación era el resultado de una ganadería a mitad de camino en la modernización del sistema de explotación, otro efecto reflejo se dejó sentir de inmediato sobre la escasa mano

de obra empleada: el descenso en su nivel de vida. Como lo expresó Bauzá con vehemencia nacionalista:

"El pauperismo, con sus acompañantes obligados —la degradación moral y el enflaquecimiento físico— ha nacido y se desarrolla en campaña, amenazando viciar el temple de las poblaciones rurales, nervio y sustentáculo de la nacionalidad" (616).

Mientras los agregados en las estancias de antes de la crisis se contaban por docenas, en el censo que los Jefes Políticos realizaron en 1893 la cifra había disminuido en proporciones alarmantes. En Flores y Florida por cada 3 propietarios se contó 1 solo agregado; en Soriano por cada 4 propietarios, 1 agregado (617).

El personal empleado en las estancias que recibía salarios —los peones— también disminuyó. Ya Lorenzo B. Hill notó en 1887 que si antes se necesitaba un puestero para cuidar una majada de 1.200 a 1.000 ovejas, luego del cercamiento fue suficiente un hombre para vigilar 10.000 ovinos. Una de las estancias progresistas del período, la de Luis Ignacio García en el departamento de Paysandú, con 33.500 hectáreas, empleaba en 1895: 2 capataces, 10 peones y 6 puesteros, lo que revela un índice de 1.861 hectáreas a cargo de un solo hombre. O tomando en cuenta el ganado existente, 1 peón cada 777 vacunos y 1.222 ovinos (618).

Corroborando la idea de que la ganadería en la época otorgaba escasísimas oportunidades de trabajo, en particular en los departamentos donde el régimen de explotación era más extensivo, podemos analizar los Censos de los departamentos de Cerro Largo y Soriano.

Ellos fueron levantados por las respectivas Jefaturas Políticas y si bien de seguro muy imperfectos, proporcionan un índice a tener en cuenta. El departamento de Cerro Largo, rutinario, atrasado y poseído en su mayor parte por hacendados brasileños, con neto predominio del bovino sobre el ovino, fue censado el 31 de agosto de 1890. Las cifras eran las siguientes: personal de trabajo (peones de campo y capataces): 1.422 personas; ganado bovino: 682.000 y ovino: 443.000. Extensión del departamento en números redondos: 1.500.000 hectáreas. De lo que se deduce que cada 479 vacunos y 311 ovinos se ocupaba un hombre o que cada 1.054 hectáreas había un trabajador.

El censo del departamento de Soriano fue levantado el 1º de enero de 1892. El personal dependiente entre capataces, puesteros y peones sumaba 1.386 personas (de ellas 95 mujeres "peones"). La riqueza ganadera ascendía a 390.000 cabezas bovinas y 1.553.000 ovinos. La superficie en números redondos a 920.000 hectáreas. En este caso se debe advertir que se trataba de uno de los departamentos mejor empastados de la República, con un predominio evidente de los lanares sobre los vacunos y una tradición progresista que los hacendados de origen europeo radicados en él desde la Guerra Grande habían acentuado. En Soriano cada 281 bovinos y 1.120 ovinos se empleaba un trabajador. En relación a la superficie, cada 664 hectáreas un hombre era ocupado. Es precisamente este último guarismo el que revela el mayor índice ocupacional en relación a Cerro Largo. En cifras

aproximadas, en Soriano se necesitó un hombre y medio cuando en Cerro Largo con uno bastó. El predominio del ganado lanar, como ya se adelantó en el Tomo I, es un elemento fundamental para explicar la diferencia (*).

La situación económica de la escasa mano de obra empleada empeoró. Los salarios descendieron. Francisco Bauzá lo señaló en los párrafos transcriptos de la Memoria de 1892 y el Jefe Político de Soriano, a requerimiento del Ministro, envió en junio 25 del citado año un informe más concluyente. Requerido el concurso de los estancieros para solucionar el problema del pauperismo, Saturnino A. Camp expresó: "*...el concurso de éstos será limitadísimo, porque debido a la crisis todos han reducido no sólo el personal de sus establecimientos sino también los sueldos que pagaban*" (619).

Las pocas familias que habían permanecido en calidad de agregadas fueron abandonadas por los hacendados a su suerte, como ocurrió en el Departamento de Río Negro, según informe del Jefe Político Luis Batlle y Ordóñez, ya que "no contaban absolutamente con nada para su subsistencia" (620).

Mientras en el período anterior al cercamiento era corriente un sueldo de doce pesos por mes para el peón, incluyendo casa y comida, luego de 1886 las fuentes consultadas señalan un salario de diez pesos y aún menos, para "el boyero hijo del país", "excelente jinete que soporta toda clase de fatigas" y, consideración importante para un patrón: "puede pasar por largos períodos sin alimento y sin dormir" (621).

La disminución del sueldo seguramente sería mayor si pudiéramos obtener un cálculo acerca de la evolución del salario real, ya que el monto de la subsistencia (el peón no abonaba la propia, pero sí la de su familia) se había encarecido mucho según confesión de las autoridades. Peones y agregados debían competir para mantener sus puestos con la inmensa masa de personal desocupado, circunstancia que aprovecharon los hacendados para rebajar los sueldos. La altivez y dignidad del gaucho, tan destacadas por los viajeros extranjeros que visitaron la Banda Oriental antes de 1890, sufrieron un rudo golpe. El cercado lo había domado, la crisis de 1890 lo transformó en peón. Sólo la revolución podía devolverle la personalidad perdida. Describió así la situación del nuevo paisano un médico de Paysandú en 1897:

"*...junto con las estancias del pasado, ha desaparecido también el tipo especial, característico de sus habitantes: el paisano*

(*) Estos datos provienen de los Anuarios Estadísticos de los años 1889 (Censo de Cerro Largo, pág. 718 en adelante) y 1892 (Censo de Soriano, pág. 670 en adelante). Con seguridad las cifras de las existencias ganaderas están disminuídas pues ellas fueron logradas a través de las declaraciones de los hacendados que siempre temían un retorno del impuesto al ganado en pie. Esto debe tenerse presente para valorar el índice de ocupación de acuerdo al número de cabezas bovinas y ovinas. Como éste era sensiblemente superior, el índice disminuía artificialmente, impresión que se corrobora al estudiar el número de peones que determinadas estancias, como la ya analizada de Luis Ignacio García, poseían. En cambio, el índice por hectárea debe ser más veraz ya que la extensión departamental es un dato verificable con facilidad.

de nuestra campaña, el gaucho, tal cual lo pinta la tradición, dueño del desierto, jinete sobre cualquier potro indomable, reñido con la civilización y con las policías".

"Ese gaucho, diestro en todos los trabajos de campo, altanero con sus iguales, leal con sus amigos, hospitalario con los extraños, incansable en el trabajo... ese gaucho ya no existe y hasta su nombre se va perdiendo en el vocabulario de la campaña".

"El que le ha reemplazado hoy en sus ocupaciones ha perdido completamente todos los rasgos de su independencia, fuerza, altanería y lealtad, como ha perdido la campaña todos los rasgos que la distinguían".

"Todo ha cambiado. La inmensa extensión... que antes podía cruzarse en todas direcciones, hoy está cercada... Las policías, hoy más numerosas y mejor organizadas, han dejado el facón y el machete de antaño y se han provisto de armas de fuego, que son más igualitarias: hoy un hombre vale otro hombre; no hay destreza que le valga ni coraje que le salve".

"...Por eso el gaucho ha desaparecido y hasta causa enojo su nombre, que ha sido sustituido por el de gringo, que antes se veía sólo como una curiosidad y hoy abunda tanto o más que los mismos hijos del país".

"El gaucho que ha quedado es una grosera imitación, es un ilota en tierra de opulentos... es el paisano de hoy, que a fuerza de hacerse humilde por la civilización que le sujeta a la miseria, se ha llenado de vicio, viviendo entre el alcohol y la sífilis, que gasta su energía orgánica, que afloja sus músculos y lo hace raquítico cuando no ladrón para no morirse de hambre".

"Aquel es el gaucho de ayer; éste es el paisano de hoy" (622).

Razones había tenido Bauzá en 1892 cuando temió que la nacionalidad se debilitara por el pauperismo rural. A este gaucho domado por la "civilización" y la gran propiedad, sólo le quedaba un destino: transformarse en el paisano vicioso que Javier de Viana convirtió en el protagonista de sus cuentos.

3 — Las colonias de gente pobre y los primeros "pueblos de ratas"

En general, todas las tentativas que realizaron los gobiernos militares y civilistas (desde Latorre a Julio Herrera y Obes) para solucionar el problema del pauperismo en el medio rural, fracasaron. La razón es simple: como los gobiernos aceptaron el punto de vista de los estancieros y pretendieron radicar la población desocupada en las tierras fiscales obligándola a practicar la agricultura, el resultado no podía ser otro que el que fue: despilfarro de los dineros públicos y las buenas intenciones y, como condena final del esfuerzo, la muy triste celebridad alcanzada por las colonias oficiales a las que por primera vez en documentos de época se llama con término luego famoso: "pueblo de las ratas". Ni

los hábitos pastoriles inclinaban a las familias del país hacia la actividad agrícola, ni, lo esencial, había tierras públicas suficientes. La solución radical hubiera consistido en repartir estancias, pero pedir estancias a un gobierno apoyado por hacendados era absurdo.

La Administración Santos aprobó en 1885 la creación de una colonia agrícola en el Rincón de San Rafael, terrenos del ejido de Maldonado. Allí debían ubicarse las familias pobres de los departamentos del Este. Se les entregarían chacras de 30 cuadras cada una a un precio de $ 6 la cuadra. Podrían reembolsarlas en ocho años, empezando en la cosecha del primer año por abonar la quinta parte del importe. A los colonos que carecieran de recursos la Comisión Directiva encargada de la administración les facilitaría en calidad de reembolsable, casa, animales, instrumentos de labranza, semillas y alimentos durante el primer año. Pero..., el campo fiscal estaba ocupado por un particular; el desalojo se realizó muy tarde y los fondos para hacer las mensuras y proveer al sustento de las familias durante el primer año tardaron demasiado en aparecer. El ensayo fracasó (623).

Bajo la Administración Tajes y con el apoyo de su Ministro de Gobierno Julio Herrera y Obes —en negociaciones que continuó éste cuando fuera elegido Presidente en 1890— se inició una nueva etapa en la búsqueda de soluciones para la población pobre.

En julio de 1889, Lorenzo Cabello presentó una propuesta de colonización en campos del departamento de Artigas. El Gobierno aceptó de inmediato las cláusulas del contrato Cabello sin requerir siquiera el asesoramiento de la Dirección de Inmigración y Colonización. Por él se obligó a comprar 12.347 cuadras entregándolas a Lorenzo Cabello para que éste formara un centro agrícola devolviendo al Estado el dinero adelantado por la compra de las tierras en el plazo de 6 años. Cabello se comprometió a ubicar en ese campo en 7 meses 1.000 colonos; a costear de su peculio la conducción de los inmigrantes desde sus lugares de origen hasta el puerto europeo de embarque y desde la última estación del Ferrocarril (Isla Cabello) hasta el centro agrícola, además de proporcionar a los colonos, habitación, instrumentos de labranza, animales y semillas, así como a mantenerlos hasta que obtuvieran las primeras cosechas. Sería de cuenta del Estado el pago de los pasajes de las familias inmigrantes desde el puerto de embarque en Europa hasta la estación del ferrocarril citada. Siempre que se presentaran a la colonia hijos del país a solicitar trabajo y tierras, el concesionario se comprometía a aceptarlos. El precio de venta de la tierra a los colonos se fijó en $ 15 la cuadra.

El 15 de enero de 1890, Lorenzo Cabello, sin cumplir ninguno de los requisitos de su anterior propuesta, presentó otra por la cual ampliaba la extensión de campos que el Estado debía comprar en 25.700 cuadras. Y el 17 de enero de 1890 "*dos días después de presentada, sin tener para nada en cuenta que el Art. 3º de la propuesta anterior obligaba a Cabello a colocar en el plazo de 7 meses 1.000 colonos; plazo al que sólo faltaban 13 días para vencerse,...*" el Gobierno aceptó la nueva demanda.

"Venció el plazo estipulado, y de los 1.000 inmigrantes valencianos, sólo vinieron 564 que no eran agricultores, gente viciosa y completamente ignorante en cultivos. Una vez en las colonias, regresaron enseguida, después de varios amotinamientos que produjeron. Por boca de ellos se supo que habían sido recogidos donde quiera: ninguno era agricultor...".

El 29 de enero de 1890 el Gobierno recibió otra propuesta de Ginés Montaner por la cual se le ofrecían en venta 25.000 cuadras lindantes con las anteriores. En mayo 27 el Sr. Cabello hizo saber a las autoridades que se había convertido en cesionario de esa promesa de venta y requirió otra vez el apoyo estatal que de nuevo se le concedió.

"Como se comprende era hacer ilusorias las condiciones de esta propuesta, desde que Cabello no había cumplido ninguna de las obligaciones que había contraido por las anteriores".

En resumen, con el objeto de poblar la frontera con el Brasil, el Gobierno facilitó hasta el exceso dinero y condiciones óptimas. Lorenzo Cabello fundó las colonias Rivera, Elisa y Pintado, sin mensurar las tierras para dividirlas en chacras ni hacer caminos:

"...la supuesta colonización no se ha reducido a otra cosa que a comprar campos a precios elevadísimos y que no servían para la agricultura ...Se han gastado por ese concepto pesos 556.584.50 sin haber el Gobierno obtenido resultado alguno..." (624).

Cuando el contratista se convenció que no había más campos que comprar abandonó las colonias en febrero de 1890, ¡cediéndolas al Estado!

Este resolvió entonces vender 16.089 cuadras para abonar las cuentas del pulpero que había suministrado los víveres a los primeros y escasos colonos nacionales y extranjeros que residían en el "centro agrícola". El comprador en pública subasta de esos campos resultó ser... el servicial pulpero Manuel Allende.

Resultado final de este viaje por la incuria administrativa (para designarla livianamente) del Gobierno de Tajes y el Ministerio de Julio Herrera y Obes, fue que la Colonia Rivera compuesta de 8.175 cuadras se destinó a las familias pobres del departamento que solicitaran chacras. Al haber recibido el Estado como regalo los campos que él mismo compró, creyó arreglar a la vez dos problemas: a) colonizar la frontera desguarnecida y abrasilerada con familias nacionales; b) solucionar la paupérrima situación de la gente pobre en los departamentos del Norte. El resultado fue catastrófico.

Demostrando la preocupación real, a pesar de todo que el Gobierno sentía por la suerte de esas familias, el 24 de diciembre de 1890 el Presidente Julio Herrera y Obes resolvió aceptar la propuesta de don Tertuliano Netto para fundar otro centro agropecuario con familias nacionales, en una extensión de dos suertes de estancia y 625 cuadras situadas en el departamento de Tacuarembó. El concesionario exigió una subvención de $ 12.000 por suerte (lo que casi equivalía al costo de las mismas) y se obligó a dar a los po-

bladores todos los anticipos necesarios en alimentación, útiles de agricultura, animales, semillas, etc. El Presidente, en los vistos y considerandos del decreto aprobatorio de la propuesta, expresó: "*...la necesidad de crear algunas colonias para dar colocación a familias nacionales, que por la circunstancia del cierre de los campos se ven privadas de sus ocupaciones habituales y abandonadas a una situación precaria, casi nómade, que puede ocasionar el desarrollo de los hábitos de vagancia y alterar, por consiguiente, la tranquilidad del vecindario... se resuelve aceptar la propuesta...*" con la obligación de parte del contratista de preferir siempre a las familias nacionales. Tal vez para suerte del Erario, el proponente, uno de los heridos por la crisis de 1890, no ejecutó ningún trabajo y la colonización en Tacuarembó quedó reducida a un trámite burocrático más. Por lo menos en este caso el Estado no contribuyó a crear un pueblo de ratas como sucedió en Artigas (625).

El resultado final de todo este afán colonizador fueron cuatro colonias estatales: la Lavalleja en el Salto, las General Rivera y Pintado en Artigas y la General Artigas en Soriano.

¿Cuál fue la situación de las familias recluidas allí?

La Dirección de Inmigración y Colonización bajo la competente administración de Modesto Cluzeau Mortet, envió año tras año al Ministerio de Fomento del cual dependía, informes muy severos sobre la condición moral de los colonos y la miseria que pasaban.

En 1891: "*La formación de colonias no puede ni debe en ningún caso improvisarse. Para establecerlas con probabilidades de buen éxito... hay estudios previos que hacer, y éstos no solamente deben relacionarse con las propiedades de las tierras... si que también con las aptitudes al trabajo y conocimientos especiales del colono*".

Hubo que socorrer a los colonos del Salto con 60 fanegas de trigo igual que a los labradores pobres de Constitución y Belén (626).

En 1892: "[Visita de Cluzeau Mortet a la colonia Lavalleja en el Salto]. *La forma que aparentaba este centro... era la de un distrito agrícola completamente descuidado, donde el labrador ignorante procede tan solo con arreglo a su criterio... Las 221 chacras... han sido donadas condicionalmente a familias pobres que las solicitasen, pero como la generalidad... era gente ajena a las prácticas agrícolas y sumamente necesitada, resultan que han tomado las chacras, no ya para explotarlas, como era de suponerse, pero sí con el censurable fin de vender el boleto de posesión y hacerse por ese medio de algunos recursos. Es así que se explica la presencia en la colonia de muchísimas chacras incultas, cuyos boletos han sido transferidos y se encuentran en manos de personas pudientes grupos de 2, 3, 4 y hasta 7 lotes de chacras...*".

La colonia Lavalleja de 5.280 hectáreas albergaba en ese año 1.292 personas. Mal cultivada o entregada al pastoreo en manos de personas "pudientes", ofrecía una imagen, a pesar de todo ello,

bastante feliz si la comparábamos con las colonias del departamento de Artigas (627).

En 1894: "[La colonia Lavalleja] *El Gobierno debiera proteger a los colonos más pobres, facilitándoles los elementos de trabajo que hoy necesitan. Sobre este particular, la Comisión Directiva de la colonia, me dice que hay un crecido número de buenas familias que no tienen herramientas ni medios para comprarlas... Las pocas cosechas que éstas recogen las deben a la generosidad de los vecinos más acomodados, que les prestan bueyes, arados y rastras para que puedan preparar sus tierras*".

En las colonias de Artigas el panorama era más desalentador aún. Los hacendados no habían cercado sus campos en el límite con las chacras y sus animales destrozaban los cultivos. La carencia de herramientas agrícolas era casi absoluta pues la mayoría de los colonos "*sólo poseían un arado y la grada perfeccionada, indispensable en la preparación de las tierras, es aquí desconocida y reemplazada por groseras imitaciones*". Los elevados fletes del ferrocarril impedían colocar las cosechas en el mercado montevideano, por lo que no se podían dedicar a los cultivos más lucrativos sino a aquéllos que tenían demanda en la ciudad de Artigas (628).

El Gobierno, dicho sea en honor a su ingenuidad, intentó otro camino para la solución del pauperismo rural: convencer a los hacendados que era de su propia conveniencia modificar la situación. Bajo la presidencia de Julio Herrera y Obes su primer Ministro de Gobierno, Juan Alberto Capurro, envió una circular a los Jefes Políticos en abril de 1890 recomendándoles hicieran activa propaganda entre los estancieros para persuadirles de la necesidad de fundar pequeños centros agrícolas en los campos de pastoreo. Comentó entusiasta la circular "El Siglo":

"*La creación de pequeños centros agrícolas en los extremos de las estancias, tendría la virtud de fijar esa masa flotante y peligrosa, y a la vez de abrir nuevos mercados a los productos de la ganadería. Los ensayos que se han practicado en algunas estancias de la Argentina, demuestran que el propietario que con esos elementos o con inmigrantes extranjeros forma en un rincón de su campo una pequeña colonia, en primer lugar valoriza el resto de sus tierras, en segundo lugar vende a los colonos reses de consumo a precios más lucrativos que los que pagan los saladeros y en tercero, si ha tenido la previsión de distribuir entre los colonos el cuidado de los ganados, obtiene engordes mucho más rápidos*" (629).

Pero aquella famosa frase de un hacendado porteño: "echarle gringos a la pampa" para que sus campos vírgenes pudieran ser luego utilizados en la cría de vacunos mestizos en espléndidos alfalfares, no fue entendida por los hacendados orientales a los que se les pedía que echaran, no gringos, sino aquel mismo elemento que tanto trabajo les dió expulsar cuando el cercamiento de los campos.

En 1892, el nuevo Ministro de Gobierno Francisco Bauzá realizó los mayores esfuerzos para convencer a los hacendados de la

necesidad de asentar a la población pobre. Envió circulares a todos los Jefes Políticos para que buscasen tierras fiscales donde formar colonias o, de no existir ellas, que hallaran "cualquier otra combinación" para fijar a las familias menesterosas. El único resultado concreto fue destinar parte de los campos libres de la citada Colonia Lavalleja en el Salto para este fin.

Por el pedido de Bauzá y la orden perentoria que dió a los Jefes Políticos de que se le informara de inmediato sobre los resultados obtenidos, tenemos un panorama casi global de la resistencia de los hacendados a colaborar. En la circular que remitió a los Jefes Políticos hizo hincapié, con absoluta buena fe, en que:

"El Gobierno presume con justa razón que los hacendados de ese departamento serán los primeros en reconocer la conveniencia de la medida enunciada y coadyuvarán a realizarla con buena voluntad" (630).

Pero el Jefe Político del Salto, más realista, replicó de inmediato:

"Mucho me temo, Excmo. Señor, que precisamente la crisis a que V. E. alude al principio de la precitada circular, impida en absoluto a los señores hacendados de este departamento prestar en este caso auxilio alguno eficaz a las autoridades; mucho menos desde que los males a que se trata de poner remedio traen su origen de las economías que ellos han ido planteando en los establecimientos pastoriles de su propiedad" (631).

Otras autoridades respondieron con un criterio más clasista, atribuyendo la pobreza a la haraganería. Así se expresó el Jefe Político de Rocha, P. Lapeyre (hijo):

"Es indudable, Excmo. Señor, que una parte de la población que se encuentra en tal estado, es debido a la falta de hábitos de trabajo, especialmente en los hombres... Pasarán la crisis y el invierno, vendrán las cosechas y no obstante tendremos ciertas gentes en la misma situación debido a que no hay voluntad de trabajar..." (632).

Coincidió con el punto de vista expuesto el Jefe Político de Rivera, José N. Escobar:

"Los casos de abigeato que se llevan a cabo en la campaña tampoco pueden servir de base a este asunto, porque si bien es cierto que muchos por un caso de extrema miseria se ven obligados a robar al hacendado para llevar el sustento a su familia, la mayor parte de éstos son cometidos por individuos que muy bien podrían ganarse el sustento con el trabajo que en cualquier establecimiento hallarían, y que guiados tal vez por el instinto del mal, se lanzan al robo".

Visto lo cual las colonias y la búsqueda de tierras para proporcionar domicilio estable a las familias pobres, *"son casi innecesarias momentáneamente, máxime si se tiene en cuenta los muchos inconvenientes con que se debe luchar para efectuarlas"* (633).

Luego de leer estas desconsoladoras respuestas, la mayoría de las cuales a pesar de su neto contenido clasista se referían a una objección de fondo: los hacendados no ayudarían para so-

lucionar la miseria rural; el Ministro de Gobierno debió comprender que las buenas intenciones no bastaban y que con evangélica ingenuidad había pedido el auxilio del lobo para defender del hambre al cordero.

La situación de los colonos oficiales, la de los habitantes en los ejidos de los pueblos (que allí habían ido a establecerse la mayoría de las familias errantes o en algún nuevo poblado surgido a la "vera del camino"), era miserable.

El Jefe Político de Treinta y Tres, Joaquín Suárez, alertó al Ministro en 1892 sobre las familias menesterosas que no vagaban por los campos:

"...esos cuadros desconsoladores de familias en la indigencia, se presentan más bien en los centros de población como aquí y pueblos en formación como el llamado Vergara, que es donde generalmente se abrigan gentes de tal condición..." (634).

El fenómeno era ya palpable en 1888. Refiriéndose a la situación de los ejidos en general y particularizando con el ejemplo del de Tacuarembó, el diputado Manuel Otero pintó este cuadro de minifundio y pobreza:

"Cuando un agrimensor hizo la mensura y la división de las chacras de Tacuarembó... practicó un trabajo sumamente esmerado... familia por familia, la extensión de terreno que ocupaba y la extensión cultivada, y resultó que, familias de las que llamamos criollas, familias del país, el término medio (y eso que había dos suizos) no alcanzaba a un cuarto de hectárea; y vivían de esa manera".

"...Hay escasez de maíz un año, esa gente planta una o dos cuadras de maíz (el maíz rinde mucho allí, 80 %). Cuando llega la época de la cosecha no tienen comprador. Yo he visto a dos reales la fanega de maíz, y al año siguiente, ninguno de esos individuos plantó, y llegó la escasez a tal extremo que se llevó el maíz en la diligencia del Durazno para alimentar caballos de carrera; y se ven constantemente esas alternativas, debido a la falta de hábitos de trabajo, a la falta de orden en el agricultor, y principalmente a la falta de una Empresa de colonización".

"¿Qué resulta de todo esto?".

"Que van esos pobladores a la chacra, y al poco tiempo, no sólo no han cultivado la parte de su propiedad, sino que nunca adquieren la propiedad, son verdaderos intrusos, viven con unas cuantas ovejas y unas cuantas vacas, y algunos trabajan de acarreadores, son simplemente pobladores, no son colonos... los que están un poco más lejos del pueblo se transforman en verdaderos criminales...".

El Representante afirmó luego que un estanciero cuyo campo lindaba con la Colonia Lavalleja en Salto, estaba dispuesto a ceder una faja de tierra al Fisco de media legua con tal de que lo separaran de los habitantes de la Colonia. "Tan malo es el vecindario de la Colonia Lavalleja" (635).

Nada de extraño entonces que el nombre aplicado a estos pueblos hiciera referencia a la vida miserable y de latrocinio de

sus moradores. Transcribimos íntegro este diálogo en la Cámara de Representantes de junio de 1888, por su prístina claridad:

"[Sr. Manuel Otero]. Hay una colonia o algo parecido que es una verdadera vergüenza para el país... me refiero a la colonia "San Antonio" que está a unas 5 o 6 leguas del Salto, no hay más que pasar por el ferrocarril para ver que es el colmo de la miseria; es en plena América el pauperismo. Por la Colonia San Antonio pasa un ferrocarril y a los dos lados de la vía, después de muchos años de establecida... se ven los ranchos de paja de maíz, tanto las paredes como, los techos; si acaso se distingue un caballo, una mujer con alguna criatura en la puerta de alguno de los ranchos, no hay cultivo de ninguna clase, gente que vive allí...

Sr. Granada. Eso no es una colonia, es una ranchería.

Sr. Otero (don Manuel). Es una verdadera toldería... Puedo citar al lado de San Antonio el ensayo hecho en tiempo del General Santos en el arroyo Malo, en la Colonia llamada San Máximo, que es parecida y tan grande que el pueblo de la campaña, los colonos de Lavalleja y de la campaña del Salto, acostumbran llamarle el pueblo de las ratas" (636).

La multiplicidad de designaciones, toldería, ranchería, pueblo de las ratas, indicó la proliferación de este tipo de agrupaciones humanas. En nota colectiva que los Jefes Políticos de Flores, Soriano y Río Negro enviaron al Ministro de Gobierno Luis Eduardo Pérez en enero de 1892, dieron cuenta que:

"En el Arroyo Grande, por ejemplo, límite entre los departamentos de Flores y Soriano... existe un núcleo de población enteramente pobre y sin hábitos de trabajo, especie de tolderías, cuyos habitantes hacen vida casi primitiva".

"Esta clase de pobladores no pueden vivir sino del robo, pues no conociéndoseles la mano protectora que los alimenta, necesariamente se entregan a tales excesos" (637).

¡Triste destino el de los descendientes de los que habían dado su sangre por la nación en los campos de Guayabos, Catalán e Ituzaingó!

El Uruguay en medio de la plétora, conocía la misería. Como sostuvo el Ministro Bauzá, nos acercábamos aceleradamente a la misma situación que habían leido nuestros jóvenes universitarios en los libros de los publicistas europeos: el pauperismo en la superproducción.

4 — Los resultados de la miseria rural: recrudecimiento del abigeo y emigración hacia la capital

Los grandes robos de hacienda a cargo de cuadrillas de salteadores organizados o de algunos grandes hacendados, desaparecieron con el cercamiento y la justicia sumaria del Coronel Lo-

renzo Latorre. Pero el pequeño abigeato (todas las fuentes lo confirman), recrudeció a partir de 1880 y se acentuó a partir de 1890. Era natural y muchos lo habían previsto. La respuesta a la miseria fue el robo de un novillo, una vaca o, más a menudo, alguna oveja.

En una representación de los hacendados escrita en el año 1894 se lee:

"Es difícil en la actualidad arrear clandestinamente majadas o puntas de oveja, porque o se las llevan por los caminos públicos o cortando campos y alambrados, en cuyo caso los ladrones van señalando ellos mismos las huellas del delito. Ese robo de ovejas motivado por la igualdad de señales o a causa de contraseñales, es un mito... Lo que suele haber es hurto de ovejas en detalle, realizado por gente que no tiene trabajo o no quiere trabajar, y que, puesta en esta condición se ve precisada a robar para comer".

Los habitantes de "los pueblos de las ratas" en formación y los de los ejidos eran los culpables. Robaban, como el documento lo expresa, para comer.

Aunque los informes provenientes de las Jefaturas Políticas de campaña son incompletos, desde que las policías rurales estaban muy mal organizadas y casi siempre el pequeño abigeo permanecía impune, esos documentos imperfectos señalan un aumento en el número de los encausados por abigeato. En 1887 fueron presos en todo el país por ese delito 137 personas, en 1889, 211, y en 1892, 290. De 1887 a 1892, mientras la población rural creció un 15 %, los presos por abigeato aumentaron un 110 % (638). Los departamentos en donde predominó este tipo de delito fueron Cerro Largo (que durante los tres años antedichos tuvo siempre el mayor guarismo), Paysandú, Treinta y Tres, Tacuarembó y Artigas. Se trataba de aquellos donde la ganadería (con la excepción de Paysandú) era explotada con mayor rutina, a la vez que de una región en la que dominaba la gran propiedad.

El aumento del delito engendró de inmediato el pedido por parte de la clase poseedora de una mayor y eficaz represión. Otra vez comenzaron a sentirse las quejas, la mayoría fundadas, sobre la pésima organización de las policías rurales. La Asociación Rural demostró haber tenido razón cuando impulsó el Reglamento de Policías Rurales que el Gobierno de Latorre no aprobó. La Asociación, pensando en el futuro, deseó poner a cubierto de cualquier cambio de orientación política el mantenimiento del orden en la campaña pues no confiaba en la permanencia indefinida del dictador, pero éste en ese reclamo no la atendió prefiriendo obrar casuísticamente. Los resultados, con gobiernos que respetaban los derechos individuales, estaban a la vista.

El 1º de enero de 1892 los Jefes Políticos de Flores, Soriano y Río Negro elevaron un informe conjunto al Ministro de Gobierno Luis Eduardo Pérez señalándole las deficiencias que advertían en sus policías. El problema de reclutar el personal seguía siendo el más serio de todos ante la exiguidad de los sueldos y el atraso con que se cobraban (639). "El Siglo" en 1894 amplió los

detalles. Los soldados integrantes de la policía rural ganaban $ 13.50, pero había que rebajar la manutención por la que el Estado descontaba de $ 4 a $ 6. Además los presupuestos estaban generalmente atrasados 3 y 4 meses y los soldados debían vender sus sueldos con un 10 % de descuento. Concluía el articulista:

"¿Qué es lo que viene a recibir después de tales tarascones? En el mejor de los casos $ 4 o $ 6 mensuales, y hay que decir en el mejor de los casos, porque muchos otros, el pulpero que compra el sueldo, no da dinero sino un poco de tabaco, yerba, azúcar y otros artículos que necesita el soldado".

Como los peones de estancia ganaban el doble (y ya hemos visto que sus salarios habían disminuído), nadie ingresaba por voluntad propia al cuerpo policial, aún existiendo desocupación.

Carecían también de caballadas: *"Nos refería vez pasada el Dr. Camp* [Jefe Político de Soriano], *que para proveer de caballadas a sus comisarías, tenía que pedir a los soldados que se ofrecieran como domadores al estanciero, a condición de que los potros continuaran durante ocho o diez meses al servicio de la policía. Por ese medio obtuvo caballos en abundancia, pero como todos eran ajenos, el día que abandonó la jefatura los hizo devolver a sus dueños y las policías quedaron a pie!"* (640).

Y en nuestra campaña hombre a pie era hombre ineficaz.

Finalmente, otro defecto capital en la organización policial señalado en 1892 por los tres Jefes Políticos de los departamentos citados y por la Memoria de la Junta Económica Administrativa de Treinta y Tres en 1894, fue el carácter errante del cuerpo represivo. Carecían de comisarías fijas pues no tenían *"...más hogar que aquel que por favor quiere proporcionarles el vecino A o B... paran donde los agarra la noche y comen donde les dan.Así que cuando un vecino necesita de ellas, no sabe adonde recurrir y la mayor parte de los delitos qüedan impunes..."* (641).

Los hacendados comenzaron por presionar a los jueces de campaña para que fueran más expeditivos en la administración de justicia y se hiciera efectiva la pena de trabajos forzados para los que cometieran el delito de abigeato. El Jefe Político de Maldonado, Elías L. Devincenzi, se dirigió en 1888 al Ministro de Gobierno señalándole que una de las causas de los progresos del abigeato radicaba en la lenidad de la justicia y su lentitud. Con espíritu de clase propio de un hacendado escribió:

"El abigeato, con raras excepciones, lo cometen personas sin hábitos de trabajo que buscan en el robo de animales ajenos un medio fácil de subsistencia. Verdaderos atorrantes de nuestra campaña, cuyo ideal es la vida desgraciada de la miseria y de la holganza, para ellos la cárcel, donde encuentran manutención y alojamiento seguro y donde pasan los días entregados al "dolce far niente", es algo que en vez de intimidarlos, los halaga...".

El funcionario pidió al Ministro que los trámites judiciales se acortaran para que la pena (los trabajos forzados), pudiera ser impuesta antes de que llegara el tiempo de la excarcelación. El Ministro comunicó la petición al Tribunal Superior de Justicia y éste, recordando los defectos de la ley procesal, envió una circu-

lar a los jueces de campaña recomendándoles la mayor rapidez posible en los juicios por abigeato. Evidentemente no eran los tiempos del Coronel Latorre. Aunque justicia de clase al fin, el civilismo no podía negar sus antecedentes principistas y los derechos individuales estaban mejor garantizados que con los regímenes militares (642).

Los hacendados procuraron también presionar al Gobierno para que nombrase Jefes Políticos más eficaces en la represión, y cuando ello no sucedía, se encargaron de elevar representaciones al Poder Ejecutivo en las cuales —sin distinción de color político— atacaron a los Jefes que habían incurrido en el pecado capital de desidia (¿o tal vez fuera simplemente, comprensión de las causas de la miseria?) frente a los "delincuentes". A comienzos de 1895, un petitorio firmado por lo más conspícuo de la élite propietaria del departamento de Río Negro (Diego Young, Roberto Stirling, Franklin Bayley, Roberto C. Mendoza, Donaldo Mac Eachen, Guillermo Lawlor, Aníbal J. de Souza, Eusebio Rodríguez, Patricio Linch y Domingo Pou) pidió al Poder Ejecutivo la remoción del Jefe Político Luis Batlle y Ordóñez, acusándole:

"...la administración del señor Batlle se ha caracterizado por la desidia y el abandono en el cumplimiento de muchos de los deberes inherentes al cargo, lo que ha venido a dar por resultado un servicio policial no ya deficiente, sino pésimo. El abigeato y los delitos en general se han cometido con una frecuencia alarmante... No se tiene noticia de que una sola vez haya recorrido el señor Batlle el departamento..." (643).

El Congreso Agrícola-Ganadero de 1895 incluyó entre sus conclusiones finales varias recomendaciones acerca de la mejora imprescindible del servicio policial. La selección del personal; el aumento en la remuneración de las policias rurales y la puntualidad en el pago de sus sueldos; la adquisición de áreas de terreno en los puntos céntricos de cada sección para la instalación de las comisarías y el aumento del personal de policías para algunos departamentos, eran los aspectos que debían modificarse de inmediato (644).

Los hacendados actuaron con coherencia en este problema: sus reformas a mitad de camino habían provocado la desocupación y la miseria; ahora pretendían la represión y el castigo. La coherencia de una clase social que defiende sus propiedades.

* * *

La salida que podía devolver dignidad a los pobres de la campaña (aparte de su participación en las futuras revoluciones) fue la emigración.

En primer lugar hacia los países vecinos, en particular la República Argentina. Dar cifras es imposible debido a la confusión con que las estadísticas oficiales plantean el problema. Pero en la prensa y el Parlamento se señaló en repetidas ocasiones el aumento de la población oriental en las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Buenos Aires. En 1888 el diputado de campaña

Armando Rodríguez, oponiéndose al criterio mayoritario de la Cámara de elevar los derechos de Aduana, advirtió:

"Yo he presenciado en una sola sección del departamento de Maldonado, de tres mil almas próximamente, que en el espacio de un año han emigrado más de dos mil personas para la República Argentina por falta de recursos y de trabajo. Yo cumplo con el deber de manifestar a esta H. Cámara, que la mayoría de los habitantes del país, las clases consumidoras y menesterosas, piden a grito herido la economía en los gastos y la disminución en los impuestos" (645).

Atraidos por la fiebre constructiva de la época de Reus muchos habitantes empobrecidos del medio rural también se dirigieron a Montevideo. Sin duda que esta clase de emigración interna comenzó a ser una tradición nacional a raíz del cercamiento de los campos. La diferencia en salarios y oportunidades de trabajo era demasiado crecida como para que peones y agregados despedidos de los establecimientos pastoriles no se decidieran a radicarse en Montevideo. Incluso en plena regresión económica urbana —1892— el salario de un jornalero común era de $ 0.80 a $ 1 diarios (sin comida) en la Capital (646). Tres o cuatro veces más de lo que podía obtener un peón de estancia, cuando hallaba trabajo.

La prensa ya lo advirtió en 1890: *"...la campaña salvo en alguno que otro punto aislado, vomita sus brazos y sus capitales sobre Montevideo que crece desproporcionadamente con el resto del país..."* (647).

Los conventillos y los arrabales de la ciudad que por estos años experimentaron un importante crecimiento fueron su destino. De acuerdo a los censos practicados en la ciudad de Montevideo, mientras en 1884 el 5,9 % de los residentes en la Capital habían nacido en campaña, la cifra aumentó al 7,7 % en 1889 (648).

* * *

Para la mayor parte de la generación esclarecida de la época la ganadería extensiva estaba colocando al país frente a problemas insolubles que ponían en tela de juicio la propia existencia de la nacionalidad. Ella había causado la crisis, ya que la crisis era, en gran medida, de la ganadería. Debilitaba la nacionalidad despoblando la frontera con el Brasil y unilateralizando su vida económica en un momento en que la República Argentina crecía y prosperaba con la incorporación de la agricultura. Y había causado un problema social, verdadera bomba de tiempo para la estabilidad política conquistada tan penosamente por el Uruguay: el pauperismo en la campaña. Partiendo de estos supuestos, se comprende que el Uruguay pastoril haya sido enjuiciado.

PARTE II
LOS MODELOS DE DESARROLLO PROPUESTOS

Capítulo I
El modelo agropecuario

> "La ganadería por sí sola, apenas da hoy en muchos casos para el arrendamiento debido a la hinchazón del precio de la tierra; y es bueno convencer con ayuda de colonias modelos a nuestros estancieros, de que su porvenir estriba en esa combinación feliz de la agricultura con la ganadería".
>
> (De "El Siglo", 23 de mayo de 1890).

Entre todas las proposiciones de cambio que esta época conoció, la más ingenua y realista a la vez fue la de los hacendados progresistas nucleados en torno a la Asociación Rural del Uruguay.

Ellos, como los únicos hombres de empresa en el medio rural, eran los capacitados intelectual y económicamente para proporcionarle a la nación un modelo de desarrollo que estuviera de acuerdo con su tradición y las condiciones agronómicas del suelo. En este sentido, al proponer el modelo agropecuario, demostraron lucidez y cordura. Pero también ingenuidad, al suponer que bastaba la propaganda eficaz para lograr de sus demás colegas en el negocio de estancia un vuelco de la técnica de explotación que exigía inversiones, crédito a largo plazo y barato, además de una iniciativa poco común.

En el programa inicial de la Asociación Rural figuró ya el modelo agropecuario y su principal ideólogo, Domingo Ordoñana, lo expuso con lujo de detalles en escritos de la Revista en el año 1876 (649).

A medida que la crisis acució a los hacendados progresistas, estos comenzaron a comprender cuánta verdad encerraban las palabras del fundador del gremio. No bastaba el cercamiento, había que continuar en la senda de las modificaciones hasta llegar a "la ganadería agronómica". El camino de la modernización, para

que fuera rentable, era necesario seguirlo hasta el fin. Lo dijo Luis de la Torre en 1882:

"El cierre de la propiedad, que es un progreso innegable, porque estimula cuando menos al terrateniente a emprender mejoras subsiguientes, no basta, por sí sólo, para garantir la explotación ganadera, ni determinar el mejor aprovechamiento del capital invertido en la tierra..., si bien él proporciona un apacentamiento más regular, con notable economía de forrajes y personal..., no garante a los ganados de las contrariedades atmosféricas, muy particularmente en prolongadas sequías...".

"Así pues, el que haya cerrado su propiedad, por ese sólo hecho, se ha constituido en la obligación de continuar los mejoramientos... En primer término entra la división del mismo campo en potreros de refugio. ...Obtenido el fraccionamiento... los prados artificiales, destinados a la alimentación de los ganados, no sólo quintuplicarían el número de los que por cualquier otro medio pudiese alimentar el mismo campo, sino, y esto es lo más importante, los pondría al abrigo de lo que hemos dado en llamar epizootias y que no es otra cosa que hambre, proporcionando a la vez, engordes especiales y en épocas convenientes, con precios relativamente muy elevados..." (650).

En la plenitud de la crisis, Lucas Herrera y Obes defendió el mismo punto de vista en la Revista del gremio en 1892:

"La solución del problema agronómico, industrialmente considerado, no podemos encontrarla sino aliando la agricultura a la ganadería, conservando a ésta la supremacía, proporcionando medios de transformar productos agrícolas que encuentran grandes y temibles competidores en los mercados extranjeros, en carnes que no pueden encontrarlos siendo la carne de nuestros ganados muy superior a los argentinos, resultado de la calidad de nuestros pastos y aguadas, así como de las condiciones topográficas de nuestros campos".

"Por hoy los trabajos deben encaminarse a que la ganadería y la agricultura se encadenen de tal manera que los resultados de una se complementen con los resultados de la otra..." (651).

De que no se consideraba un desarrollo autónomo de la agricultura, sino el cultivo de determinados forrajes para engorde del ganado, transformando entonces al agricultor en subordinado del estanciero, lo aclaró por completo este editorial de "El Siglo" que recogía ideas expuestas por Eduardo Acevedo en 1892:

"La colonización agropecuaria que concilia la agricultura con la ganadería en chacras divididas en dos potreros, uno de labranza y otro de engorde de animales, que se auxilian recíprocamente con abonos y deshechos, es quizás la forma que puede garantir el desenvolvimiento económico del país. Ha dado sobresalientes resultados en diversos países del mundo y tendría para nosotros la inapreciable ventaja de abrir nuevos y vastos mercados de consumo a las carnes bajo el sistema frigorífico o de exportación en pie".

"...Permitiría a la vez la colonización agropecuaria, suavizar el efecto de muchas crisis agrícolas, mediante la transformación

del maíz en gorduras, como acostumbran hacerlo los norteamericanos siempre que el precio de los cereales deja de ser lucrativo" (652).

El punto de vista estaba suficientemente popularizado como para lo recogieran en tesis estudiantiles: "*...las colonias no deben ser sólo agrícolas, sino agropecuarias, para estar en armonía con la evolución en ese sentido que se inicia en nuestro régimen industrial...*" sostuvo Alvaro Pacheco en 1892 (653).

Y algunos hacendados, teniendo en cuenta el ejemplo argentino tan bien descripto por Benigno J. del Carril en la revista de nuestra Asociación en 1893, se decidieron a "echarle gringos a la pampa". El sistema ideado por del Carril en sus campos de la provincia de Buenos Aires consistía en lo siguiente:

"*...la tierra se divide previamente en potreros alambrados de 1.600 a 2.000 hectáreas, y enseguida se subdivide en lotes amojonados y numerados de 200 hectáreas sin alambrado intermedio. Estos lotes se arriendan a chacareros italianos con elementos y recursos propios a razón de $ 4 moneda nacional la hectárea y por el término de 3 años, con la obligación de dejar el terreno sembrado con alfalfa al finalizar el contrato, siendo de cuenta del establecimiento proporcionar la semilla de alfalfa*".

De tal forma "domaba" con el trigo las tierras vírgenes conquistadas al indio, y luego de tres años obtenía espléndidos alfalfares gratis para el engorde de las novilladas que se exportarían en pie hacia Gran Bretaña (654).

En la República Argentina el desarrollo agrícola comenzado a partir de 1885 se produjo, como escribió un historiador norteamericano: "*...no por las colonias, sino a consecuencia de las necesidades de la actividad pastoril, precisamente los intereses que al comienzo rechazaron el concepto de la inmigración... Un cambio interno dentro de la propia economía ganadera —el paso a la producción de carnes selectas— fue el... factor que estimuló la difusión de la agricultura en la pampa*" (655).

El ejemplo argentino marcó los rumbos. Inspirándose en él los hacendados progresistas del país sólo desarrollaban más y mejor la ganadería, no la desplazaban por la agricultura; todo lo contrario, convertían a ésta en su sirvienta. Cabe observar empero, que el cambio, en relación a la ganadería criolla que se practicaba en el Uruguay de 1890, era profundo y perfeccionaba a tal grado al país pastoril que éste se hubiera vuelto irreconocible de haber triunfado la solución agropecuaria.

En el departamento de Paysandú descripto por Setembrino E. Pereda en 1896, de las once estancias registradas, tres siguieron el modelo argentino analizado. Fueron los establecimientos de: a) el ingeniero Carlos A. Arocena, con 1.000 cuadras destinadas a 6 familias de agricultores; b) la Cabaña Loraine del doctor French, con 3 familias de agricultores en 400 hectáreas y c) la estancia La Constancia, de Carlos y Felipe Sanguinetti, con 14 familias de agricultores desde diciembre de 1890. En el relato se podrán apreciar las características técnicas de la explotación y el tono leonino

que asumió el contrato favorable a los hacendados nombrados en último término:

"Los colonos son aptos, laboriosos y pacíficos".

"Hemos tenido ocasión de hablar con algunos de ellos, y se muestran satisfechos del buen trato... Se les suministran todos los elementos de trabajo indispensables, incluso las semillas, con la obligación de dar, en recompensa, a los propietarios de la colonia, las dos terceras partes de la producción. El año último cultivaron 1.350 hectáreas... Hasta la fecha han sembrado trigo, lino, alfalfa, papa, poroto, maní y tabaco..." (656).

Pero por razones que ya fueron analizadas al tratar la ganadería durante la crisis, la mayor parte de los estancieros orientales continuaron con su vieja y segura técnica de explotación. El modelo agropecuario quedó como una propuesta más de cambio. Nunca llegó a arrastrar a la clase propietaria del país como la había convencido el cercamiento de los campos, por ejemplo. Es que el cercamiento, además de sus virtudes económicas, poseyó otra: fijó la propiedad privada sobre la tierra. Nada de ello se podía lograr con la "ganadería agronómica".

* * *

También Domingo Ordañana había supuesto en 1876 que la evolución natural del Uruguay pastoril lo conduciría, como etapa final, a la "granja a la europea". Algún rural entusiasta hizo propaganda desde la Revista del gremio por ese camino en el cual ganadería, lechería, agricultura y avicultura se coaligaban para intentar hacer del "país de las vacas", una gran Dinamarca o una gran Suiza.

Entusiasta de este punto de vista fue José Gras, nuestro cónsul en Marsella, quien se dirigió en 1887 al Presidente de la Asociación Rural criticando la ganadería tradicional y proponiendo en su lugar lo antedicho:

"Los estancieros en general no se rinden a la evidencia que les está costando muy cara, de que ya no es negocio que valga la pena criar vacas que cada día valen menos en campos que cada día valen más, sin hablar de las secas irremediables y las consiguientes epidemias...".

"No digo que supriman el negocio de ganados en absoluto... pero sí es necesario obtener mejores resultados y sobre todo más seguros... Hasta ahora nada sacamos del animal vacuno en pie hasta que no lo llevamos al saladero. Y sin embargo, una de las más poderosas industrias de Holanda, Suiza y algunas importantes regiones de Francia, Bélgica, Alemania e Inglaterra, no es otra que los productos del animal vacuno antes de matarlo (quesos, manteca, leche)... podríamos de quesos, manteca y leche abastecer a la Europa entera, si en vez de dejar morir las vacas de epidemia, las cuidáramos y las ordeñásemos".

"Francamente, señor Presidente, cuando viene a mi Consulado un conocimiento de carga para Montevideo que contiene queso, no lo puedo remediar, pero se me cae la cara de vergüenza. ¡Qué

dirán de nosotros, que con 6 millones de vacas, venimos a comprar queso a 2.500 leguas de distancia!".

Y planteaba la solución:

"En la estancia debe establecerse una granja completa: además de la lechería con todos sus útiles, débese tener comodidad para guardar el grano y los fardos de alfalfa, así como todas las máquinas y herramientas de agricultura, y establos espaciosos y bien limpios y con bastante aire para las lecheras... Luego debe ensayarse... todo género de explotación agrícola, tales como la quesería...; manteca fresca...; leche condensada; todo artículo de chanchería, como jamones, tocino...; colmenas; aves en gran escala... Plante viñas, olivos, eucaliptos, árboles frutales...; siembre alternando trigo, lino, cebada, maíz, colza, maní, ramié, forrajes restauradores de las tierras, y sobretodo alfalfa" (657).

Es probable que los años de residencia en Europa lo hubieran vuelto a nuestro cónsul un tanto fantasioso. Porque pedirle a un hacendado oriental que no deseaba gastar $ 200 en un toro de raza, que transformara la estancia en una granja era, calificación mínima, una utopía.

Sin embargo nos ha parecido útil destacar también esta propuesta de cambio porque señala hasta qué punto en los más diversos medios estaba extendido el concepto de que el Uruguay pastoril debía transformarse o sucumbir. Desde la propia Revista de la Asociación Rural se le enjuició negativamente. Y ello indicaba: a) Que la Asociación seguía siendo, a pesar de la composición social de la mayoría de sus miembros, una agrupación todavía alerta al cambio y propagadora de la necesidad del mismo. b) El cambio por ella impulsado reservaba un papel decisivo a la ganadería y —excepto en el caso extremo de José Gras— las otras actividades económicas surgían como accesorias y complementarias de la que para los rurales había sido y era la base de su fortuna privada: la ganadería. Como el protagonista de la famosa novela italiana, su lema podía definirse en pocas palabras: "Cambiar algo para que todo siga como está"; realizar las transformaciones imprescindibles en la estructura económica para mantener la situación privilegiada de la clase alta rural. c) Si los propios hacendados agremiados admitían la necesidad de concluir con la ganadería criolla, imaginará el lector adónde habrán llegado las fuerzas sociales no vinculadas por sus intereses a la actividad rural. En efecto, en muchos casos fueron muy lejos. Tanto que a fines del período y cuando la crítica se hacía más y más aguda, los estancieros se encerraron en una defensa de la ganadería que mucho comenzó a tener de hostil hacia toda proclama de cambio.

Capítulo II
La colonización agrícola: sus fundamentos teóricos

"...admitiendo que hubiese plétora de ganados, ¿qué razón hay, señor Presidente, para decir que este país debe ser ganadero exclusivamente? La razón que se establece y en que se funda la Comisión, es la de que la única riqueza que hay en el país es la ganadería".
"Pero, en primer lugar, yo no sé si le conviene a la República el que sea exclusivamente ganadera; yo no sé si a la República le conviene que en lugar de ser ganadera, sea agrícola y fabril; las industrias, en lugar de tomar el giro que hasta ahora han tomado, tomen nuevo giro; y si el desequilibrio en que se encuentra hoy el ganado (muy exagerado por cierto) no es una razón para que el país tome distinto giro y se dedique a nuevas industrias".
"Sabido es que la industria pastoril es la industria primitiva de todos los pueblos embrionarios, de todos los pueblos que recién empiezan a formarse; que si bien es cierto que en el país la industria del pastoreo es una industria que constituye la riqueza de la República, también lo es que pueden plantearse al lado de esa industria otras que contribuyan al bienestar financiero de la República; que la agricultura está llamada en nuestro país a realizar grandes esperanzas para la riqueza pública y privada".
(Párrafos del discurso del Representante Carlos Gómez Palacios en la sesión del 2 de octubre de 1885 cuando se discutió el proyecto de ley de garantías a las empresas frigoríficas. Diario de Sesiones, Tomo 75, pág. 161-163).

1 — Raíces políticas de la oposición al exclusivismo pastoril del Uruguay

Los tres políticos más destacados del período civilista, Francisco Bauzá, Carlos María Ramírez y Julio Herrera y Obes, pugnaron desde las Cámaras y el Poder Ejecutivo por un modelo de desarrollo económico en el cual, sin descuidarse la ganadería modernizada, la agricultura alcanzara un papel determinante en la vida nacional.

Toda una tradición política rioplatense apuntaba a tal fin. Desde los albores de la difícil organización nacional tanto argentina como oriental, el núcleo de hombres cultos residentes en las dos capitales del Río de la Plata, muy vinculados a la actividad forense y al comercio, observaron con hostilidad el predominio que los dirigentes rurales, visto su calibre militar y su influencia sobre hacendados y población trabajadora de la campaña, iban alcanzando en la vida pública. Aún cuando la relevante figura de Bernardino Rivadavia deba considerarse como el origen político de esta posición, no cabe duda que fue la dictadura de Juan Manuel de Rosas la que le proporcionó al partido unitario en el exilio, (y en un exilio montevideano), la posibilidad de bucear en la sociabilidad rioplatense las fuerzas económicas que soste-

nían al caudillo para, a partir de ese conocimiento, destruirlas y mejor fundar el poder civil de la oligarquía que también él representaba.

Los enemigos de Rosas (hasta no llegar al poder, por lo menos), fueron también los enemigos de la ganadería, pues advirtieron que ella y las formas de propiedad corrientes en la época eran el sustentáculo del poder dictatorial. Ya Pedro Ferré había escrito "nunca podrá ser ocupación exclusiva de la República la ganadería", y Juan Bautista Alberdi, al estudiar el poder omnímodo de Rosas, sostuvo que "residía en la condición y manera de ser económica del país" (658).

Domingo Faustino Sarmiento en su "Facundo", escrito en 1845, analizó el sistema agrario imperante en la Argentina y sostuvo que así como la ganadería despuebla y engendra el despotismo, la agricultura civiliza:

"*Hablo de la asociación de estancias que, distribuidas de cuatro en cuatro leguas, más o menos, cubren la superficie de una provincia. Las campañas agrícolas subdividen y diseminan también a la sociedad, pero en una escala muy reducida; un labrador colinda con otro... Todo lo contrario sucede* [con el régimen de las estancias]. *Los límites de la propiedad no están marcados; los ganados, cuanto más numerosos son, menos brazos ocupan; la mujer se encarga de todas las faenas domésticas y fabriles; el hombre queda desocupado, sin goces, sin ideas, sin atenciones forzosas; el hogar doméstico, le fastidia, lo expele, digámoslo así*" (659).

Caido el dictador, habló con más claridad en 1856:

"*La campaña de Buenos Aires está dividida en tres clases de hombres: estancieros que residen en Buenos Aires, pequeños propietarios y vagos. ...¿Qué es el vago en su tierra, en su patria? Es el porteño que ha nacido en la estancia de cuarenta leguas, que no tiene, andando un día a caballo, dónde reclinar su cabeza; porque la tierra diez leguas a la redonda es de uno que la acumuló con capital, o con servicio y apoyó al tirano, y el vago, el porteño, hijo del país, puede hacer daño en las vacas que pacen, señoras tranquilas del desierto, de donde se destierra al hombre*" (660).

La hostilidad a la ganadería extensiva y la gran propiedad que era su fruto, surgió también en el Mensaje remitido a la Cámara de Diputados argentina el 20 de agosto de 1860 firmado por él y Bartolomé Mitre:

"*El grueso de la población vive sin hogar propio en las campañas si no es en aldeas, sin industrias, sin artes y sin producciones, donde poseer un solar de terreno o una quinta cuya limitada extensión no les deja esperanzas de mejorar su condición, y esta situación de las mayorías, que sólo debiera ocurrir en Europa bajo las aristocracias territoriales, se ha desanudado allí mismo por sacudimientos terribles. La Revolución Francesa no dejó otro hecho consumado que la subdivisión en cinco millones de propiedades del territorio que la nobleza y el clero se habían asegurado la posesión por siglos*".

Y el citado Mensaje contenía el planteamiento de colonias agrícolas como paliativo al despoblamiento y a las condiciones políticas favorables a la tiranía que la ganadería extensiva engendraba. ¿Acaso Sarmiento, al asumir la Presidencia de la República Argentina en 1868, no proclamó "Haré cien Chivilcoys", refiriéndose a la colonia agrícola recientemente fundada? (661).

Toda esa hostilidad al exclusivismo pastoril argentino (más sincera seguramente en Sarmiento que en Mitre, quién representó el interés de la clase terrateniente porteña en más de una oportunidad) con que se tiñó la emigración unitaria, no pudo menos que influir en los políticos de la Defensa de Montevideo que se enfrentaban a fenómenos similares: el prestigio de los caudillos Rivera y Oribe; una economía todavía más atrasada; y un país que no llegaba en los años de la Guerra Grande a los 150.000 habitantes. Al fin y al cabo, orientales y emigrados argentinos redactaron varios periódicos conjuntamente y expresaron en ellos, aparte de la violenta prédica cotidiana contra el rosismo, el deseo de analizar, continuando el espíritu de Juan Bautista Alberdi, las razones del entronizamiento de la dictadura. Uno de estos orientales más cercanos a la influencia unitaria, Andrés Lamas, nos dejó algunos de las primeras páginas más interesantes, en cuanto a precisión conceptual, sobre las relaciones entre caudillismo y ganadería.

En el famoso Manifiesto que dirigió a sus compatriotas desde Río de Janeiro datado en junio 20 de 1855, se pronunció por la colonización agrícola como manera de evitar en lo futuro las revoluciones "en el país de las vacas":

"La colonización, por la que entiendo la importación de brazos extranjeros. La mejora de las industrias existentes, la importación de industrias nuevas. No desesperemos de la gente de nuestro país. Ella es de índole excelente; y a no serlo, tiempo hace que nuestra tierra sería una cueva de bandidos y de caribes. ¿Cómo queréis que trabaje, cómo queréis que le tenga amor al trabajo, el hombre que no es dueño de nada de lo suyo? Los hombres de nuestros campos no son más que pedazos de carne destinados a nutrir esos buitres que llamamos caudillos. Para ellos no hay regla ni protección en las leyes, a toda hora pueden ser arrancados de su hogar y conducidos a vivir esa vida de la montonera, verdadera escuela de vandalaje, verdadera vida nómada... Es urgentísimo colonizar, pero es preciso colonizar con los ojos abiertos. Casi no hay industrias existentes y hablo de sus mejoras. Somos pastores, criamos vacas y caballos. Pero somos pastores casi en el estado natural... Podemos tener tanto ganado como hemos tenido en la mejor época ...Todas estas ideas se ligan con un buen sistema de colonización, y las indico aquí para decir que la colonización agrícola, que es el objeto que debe preocuparnos, no es, como algunos suponen, la enemiga de la cría del ganado... La colonización agrícola, lejos de perjudicar la cría del ganado, tiende a mejorarla y a fomentarla...".

Dejando de lado las inevitables exageraciones que provocaba el apasionamiento anti-caudillista, el diagnóstico de Andrés La-

mas se resumía en una sola frase: la agricultura civilizaría nuestra vida política y aumentaría nuestro poder económico y, para tranquilidad de los hacendados, agregaba que esto no implicaba abandonar la ganadería sino transformarla.

Al año siguiente, en 1856, precisó lo que para él eran los rasgos más negativos de la ganadería oriental:

"La cría del ganado, tal como se hace en todos aquellos países, ocupa grande extensión de territorio e inutiliza ese territorio para toda otra industria, para todo aumento de población".

"Cuanto mayor sea el número de ganado... mayor será la cantidad de territorio ocupado, tanto mayor será por consiguiente, la cantidad de territorio inutilizado para toda otra industria, para todo aumento de población" (662).

La repetición obsesiva de las frases indica la claridad de los conceptos de Lamas que se emparentan con los ya expuestos de Sarmiento y los unitarios emigrados en Montevideo. No hay que buscar primacías, parece lo más plausible suponer que hombres con el mismo origen social, urbano y doctoral, hayan llegado, observando una realidad rioplatense común, a similares conclusiones.

La idea de que la ganadería extensiva despoblaba la nación debilitándola, y que nuestra condición pastoril favorecía las guerras civiles y la "tiranía caudillista", se infiltró en el elemento culto de los dos partidos tradicionales. Luego de la Guerra Grande se convirtió casi en un dogma indiscutible cuando los doctores blancos y colorados se unieron para planear el futuro del Uruguay. El programa de la Unión Liberal de 1855 contenía como uno de sus postulados fundamentales: "el fomento de la inmigración y la atención preferente a los intereses económicos".

Tales principios se transformaron con el correr del tiempo en una suerte de ideología, es decir, en un razonamiento con bases lógicas que un grupo social determinado convierte en verdades inmutables, que no precisan ya demostración, y que son útiles para su acción política. En ella bebió toda la generación que entró a la vida pública en la década iniciada en 1870. En ella se nutrieron los dirigentes civilistas de 1890 que habían recibido un Estado fuerte como herencia del Militarismo, pero que todavía recordaban con angustia los períodos de anarquía en la vida uruguaya. Tanto más remozada esta ideología, cuanto que la crisis de la ganadería criolla volvió a colocar sobre el tapete de las discusiones el destino económico del Uruguay, y la existencia de la población pobre de la campaña actuó como un aviso fulgurante que señalaba como transitoria a la paz pública.

Apoyando diversos proyectos de colonización agrícola en 1888 señaló el Ministro de Gobierno Julio Herrera y Obes, basándose en esta ideología:

"Sabido es que la exclusiva dedicación de los naturales de los países que baña el Plata a la industria ganadera, ejercida en condiciones primitivas... ha sido una rémora para el progreso intelectual y una circunstancia desgraciadamente propicia para los mayores trastornos y perturbaciones en la vida política" (663).

Para ampiar el horizonte económico del país y a la vez mantener la tranquilidad interna —base de su monopolio político— la oligarquía civilista se creyó en el deber de fomentar la colonización agrícola. Este patriciado empobrecido que había perdido sus propiedades, en la mayor parte de los casos durante las contiendas civiles, podía argumentar con mayor libertad que los hacendados progresistas atados por sus intereses a la ganadería. Claro es que, por ese mismo desasimiento; podía argumentar en el vacío: ¿acaso la pobre agricultura que practicaba el Uruguay permitía alentar esperanzas? ¿Acaso no era (y en parte es) una actividad que necesitaba de permanente auxilio? Pero las ideologías obnubilan.

2 — La agricultura: etapa "imprescindible" en el desarrollo de toda nación civilizada

La idea del progreso y la ineluctabilidad de las etapas que se recorrían en el ciclo económico, bebida en los publicistas européos y matriz conceptual del siglo XIX, fue otro de los elementos que influyó en el impulso que los políticos civilistas, todos ellos hombres "a la páge", pretendieron dar a la agricultura.

Participaron de tal principio individuos de las más variadas tendencias filosóficas del país, lo que indica la extensión del mismo.

Angel Floro Costa desde su "Nirvana" en 1880 sostuvo que: *"tan solo la agricultura puede, por la variedad de sus productos, por la permanencia de las aguas que riegan nuestros campos y la abundancia de materias minerales y orgánicas que constituyen el subsuelo... restablecer la balanza a nuestro favor y colocar nuestra riqueza agrícola en un pie de igualdad y aún de superioridad a la riqueza agrícola de la provincia de Buenos Aires"* (664).

El Representante Carlos Gómez Palacios, apoyándose en la ley de los tres estados de la evolución económica, dijo en 1885:

"¿Quién ignora que la industria del pastoreo es la industria primitiva de los pueblos bárbaros? ... ¿quién ignora que un pueblo no puede vivir con una sola industria, que la agricultura es la industria subsiguiente a la del pastoreo, que los países donde la industria agraria, donde la agricultura se practica, donde está más adelantada... progresan de una manera más fácil? ¿Quién ignora que a la industria de la agricultura le sigue la industria de las fábricas y manufacturas? ¿Por qué razón hemos de decir que la industria de pastoreo ha de ser la única que hemos de tener en la República, cuando sentimos la necesidad perentoria de que la agricultura se desarrolle, de que las fábricas y manufacturas se establezcan; cuando contínuamente nos quejamos de que no tenemos ferrocarriles, de que no tenemos manufacturas ni industria ninguna, exceptuando la de pastoreo?" (665).

Julio Herrera y Obes como Ministro de Gobierno fue más terminante en 1888:

"Señor Presidente: para nadie es un secreto ya, que la colonización es la clave de resolución de todos los grandes problemas, económicos, sociales, y hasta políticos, sobre todo en pueblos como el nuestro de quien puede decirse lo que de la Venus de Milo, privilegiadamente dotada por la naturaleza, en condiciones envidiables, y en fin, hermosísima pero sin brazos".

"Poblar es gobernar, se ha dicho. Colonizar es algo más: es transformar la faz económica del país, convirtiéndolo de pastoril en agrícola y de agrícola en industrial, y así sucesivamente, haciéndolo pasar del último al primer peldaño de la escala ascendente del progreso y de la civilización..." (666).

Eso era lo que observaban los hombres de 1890 estudiando la evolución europea, la más reciente norteamericana y, fundamentalmente, creyeron que eso era lo que estaba comenzando a suceder en la República Argentina que por estos años comenzó el esplendoroso camino del trigo, su "revolución en las pampas".

3 — La acción legislativa en pro de la colonización y la agricultura

Fue durante la Administración Tajes, contando con la fiebre especulativa de la época de Reus que algunos millones podría también derramar, si era bien dirigida, en el medio rural, que Julio Herrera y Obes desde el Ministerio de Gobierno, y Carlos María Ramírez desde la Cámara de Representantes, se convirtieron en los adalides del movimiento pro-colonización agrícola y del enjuiciamiento consiguiente al exclusivismo pastoril que practicaba el país.

En ocasión de contratarse con el Banco Inglés del Río de la Plata el empréstito "para rescate de la Consolidada de 1886, Vialidad y Colonización", el Poder Ejecutivo remitió a las Cámaras con fecha 1º de junio de 1887 un Mensaje por el cual se reservaba parte del remanente que dejaría la operación "al fomento y desenvolvimiento de la colonización en la República" (667). Es probable, sin embargo, que tal suma estuviera destinada más que al desarrollo de la colonización, a cubrir con un necesario manto de respetabilidad el negociado que estaban preparando los fundadores del Banco Nacional, ya que eran ellos los que habían acaparado los títulos de la deuda interna a una cotización de 50, para, luego de realizado el empréstito, convertirla a la par. Negocio "dodecaédrico", como lo ha calificado un historiador contemporáneo (668), la suma destinada a la colonización y los gastos reproductivos, aunque exigua, podía servir para defender toda la operación y ocultar su inmoralidad.

La tesis del Poder Ejecutivo (Antonio María Márquez fue el Ministro de Hacienda que con el Presidente Máximo Tajes firmó el Mensaje) triunfó. En la Cámara se oyeron duras palabras de crítica señalando la calidad de "negociado" que tenía la operación

y la exiguidad de la suma destinada para obras reproductivas como la colonización. En tal tesitura se colocaron los Representantes Zorrilla y Mañosas, el último de los cuales programó un plan de colonización que consistía en la adquisición por parte del Estado de 24 suertes de estancias destinadas a las instalaciones *"de colonias nacionales en los Departamentos que existan líneas de ferrocarriles, puertos de mar, ríos o arroyos canalizados; construcción de poblaciones para los colonos, manutención durante un año para 240 familias compuestas de 5 personas, compra de semillas, animales de labor, aves de cría, vacas lecheras, máquinas y útiles de trabajo para deslinde de chacras, alambrados... y demás gastos"*. Desechados los argumentos de la oposición, la Cámara aprobó casi sin modificaciones el Mensaje del Poder Ejecutivo (669). El 29 de julio de 1887 se transformó en ley. Podía ya comenzar a funcionar el Banco Nacional con la espléndida ganancia obtenida por la conversión de la Consolidada. Y el Poder Ejecutivo quedó en condiciones —si el empréstito dejaba el remanente esperado— de disponer de $ 1.500.000 para el fomento de la colonización (670).

Contando candorosamente con esta fuente de financiación, que a los pocos meses desaparecía ante las condiciones en que se colocó el empréstito en Londres, el Poder Ejecutivo el 8 de octubre de 1887 remitió un Mensaje a la Asamblea firmado por Máximo Tajes y su Ministro de Gobierno Julio Herrera y Obes, en el que daba cuenta de la recepción de multitud de propuestas de empresas privadas para colonizar campos en el país y pedía a las Cámaras elaborasen un proyecto de ley que respondiera al fomento de la colonización agrícola.

La Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes hizo un informe y proyecto de ley, el más completo de estos años. El informe, obra de Carlos María Ramírez, fue también firmado por Felipe H. Lacueva, Lucas Herrera y Obes, Perfecto Giribaldi, Francisco Bauzá y Domingo Mendilaharzu. Pedro E. Carve lo hizo pero discorde.

Carlos María Ramírez comenzó por señalar que la colonización agrícola era la respuesta del Uruguay al desafío que la Argentina promovía con su vertiginoso crecimiento económico, argumentación que ya hemos comentado. No se ilusionaba sobre las condiciones que podía ofrecer el Uruguay a los deseados agricultores europeos. Sabía a la perfección que:

"...hay a favor de ellos [los argentinos] *y en contra de nosotros un elemento esencial, el elemento tierra que ellos poseen en abundancia por grandes zonas fiscales y del cual carecemos nosotros en esa condición disponible. Pero la tierra, dadas las considerables porciones baldías que tiene la República no es tan cara que no pueda comprarse por expropiación y entregarse al cultivo por contrato".*

"...Para decirlo todo, en Europa sobra el elemento humano, motor eficiente del progreso, y en América, especialmente la América del Sud, falta ese elemento en la proporción que lo pide la riqueza potencial del suelo y su enorme extensión. De manera

que mientras Europa se entrega al vértigo de la producción fabril, para suplirse por el intercambio de lo más necesario a su subsistencia, América se afana por aumentar la población laboriosa, no sólo para librarse de un tutelaje que la absorbe económicamente, sino para consolidar sus ideales personificándolos en el mayor número de multitudes".

Un auténtico programa de liberación económica del país era lo que creía proponer Carlos María Ramírez con la colonización agrícola. Sería ella el paso ideal para poblarnos primero y luego desarrollar la industria fabril eliminando el "tutelaje" de los países europeos. Pues el modelo propuesto no era sólo agrícola sino que partiendo de él se debía llegar a etapas más complejas en lo productivo:

"El fracaso de los gobiernos y los particulares que han emprendido la colonización, proviene de no haber dado ascenso a estas prescripciones. Abandonándose en los brazos de una sola industria, generalmente la agricultura, han lanzado sobre territorios desiertos agrupaciones de hombres que no tenían medios de cambiar entre sí sus servicios y los productos...".

"Una colonia no es más que una nación en miniatura. Se sabe que la verdadera riqueza de las naciones, consiste en la diversidad de sus productos. Cuanto mayor sea esa diversidad, tanto más grande son las probabilidades de independencia. Un pueblo que tenga solamente una industria, es un pueblo esclavo, porque su existencia depende de la buena voluntad de los mercados vecinos o de un accidente cualquiera que le suscite una concurrencia ruinosa. Nosotros hemos vivido en esa condición muchos años, y aún hoy mismo la imaginación se abisma calculando las perspectivas de una crisis extraordinaria en las fábricas de hilados y tejidos europeos, que podría dejarnos sin los elementos más necesarios con qué abrigar nuestros cuerpos...".

La ganadería criolla nos volvía esclavos. El destino soberano del Uruguay exigía diversificar la producción. Tal la base del razonamiento de Carlos María Ramírez compartido por los hombres más destacados de la época.

Mucho más realista que cuando fue un joven principista en 1870 —la experiencia no había pasado en vano— Carlos María Ramírez se demostró partidario de la intervención del Estado en el ordenamiento de la colonización y la inmigración. El modelo ultraliberal no tenía sentido en pueblos jóvenes. Podía resultar útil en la vieja Europa donde la iniciativa privada era fuerte y los capitales abundaban. Era pernicioso en la América del Sur. Citó el caso de la inmigración dirigida por el Estado como triunfante en tres estados americanos: Chile, Argentina y Brasil. Ese era el ejemplo a seguir. La inmigración espontánea podía dar resultados nefastos en cambio. El Estado no debía intervenir solamente en la selección de los inmigrantes sino también en todo el planteo del negocio de la colonización. Aún cuando quedara la instalación de las colonias a cargo de compañías privadas, la fiscalización y la planificación del movimiento colonizador sólo podría ejercerlas con eficacia y visión nacional el Estado:

"A primera vista la ingerencia del Estado en esta forma —garantía para la adquisición de la tierra y para la posibilidad de préstamos pecuniarios o en especie— parece demasiado vasta... La costumbre de no haber intervenido el Poder Público sino de un modo general y vago en las empresas de colonización... ha formado un criterio erróneo respecto a la acción oficial... Se ha confiado excesivamente en el interés personal, abandonándole no sólo los medios y los fines de lucro propio, sino el porvenir del lucro redundante de tantos elementos puestos en juego... Con semejante criterio, verdaderamente hiperbólico por lo que disminuye las facultades del Estado hasta nulificarlas y magnifica las de los particulares hasta alzarlas sobre el interés común, no saldríamos nunca del estagnamiento...".

El otro aspecto interesante del informe se refiere a la facultad que el proyecto de ley concedía al Gobierno para expropiar tierras con destino a las futuras colonias. La expropiación no era una novedad total. Ya la ley de colonización de noviembre de 1880 facultaba al Poder Ejecutivo para invertir $ 200.000 en la expropiación de tierras. Pero ahora se trataba no sólo de una suma mayor ($ 1.500.000), sino también de la posibilidad de que ésta siguiera creciendo por los mismos aportes de los colonos, hasta convertirse en una fuente permanente de ingresos y... de expropiaciones. Sin duda sería éste un punto sobre el cual los estancieros que se sentaban en la Cámara tendrían una opinión muy diferente a la de Carlos María Ramírez. Para éste, la facultad del Estado para proceder a la expropiación no ofrecía ninguna clase de dudas. La Constitución de 1830 había reglamentado ese derecho de la nación.

Finalmente el informe defendió el modelo agrícola contra los embates de los ganaderos; y lo hizo con habilidad:

"Se dice que la agricultura es una industria nueva, mientras que la ganadería es nuestra vieja industria nacional por excelencia. Se agrega que la colonización oficial, promoviendo un impulso inusitado, va a cambiar violentamente las condiciones productoras del país... Nada más aventurado que estas suposiciones... Decir que la agricultura es una industria nueva, es negar la filiación histórica de nuestros progresos, que empezaron por ella en los tiempos del coloniaje. Decir que la ganadería rinde más que la agricultura en este país, es afirmar un hecho a todas luces falso, sabiéndose como se sabe, que la producción agrícola está en relación de 5 a 1 sobre la producción ganadera. Y decir que se trata de cambiar las condiciones productoras del país, promoviendo la colonización, es suponer que el aumento de 25 o 30 leguas de cultivos agrarios va a matar la ganadería, cuando nunca será ella más necesaria a medida que los trabajos agrícolas vayan solicitando su concurso imprescindible".

La vieja idea de las etapas en la evolución económica apareció de nuevo:

"En el orden del progreso humano, la agricultura y la ganadería son dos industrias gemelas que promueven el adelanto..., la industria fabril nace después de ellas para coronar la obra...

En resumen, nuestra tendencia es favorecer el desarrollo de la colonización agropecuaria, que así cultiva el suelo como refina los ganados y explota su producción. Persiguiendo ese propósito no pueden ser más prudentes los límites que asignamos al desarrollo de la colonización agropecuaria, puesto que, ni la extensión de la tierra destinada a la expropiación, ni el número de los cultores agrícolas, compiten con los del ramo ganadero".

Razonamiento que no alcanzó a convencer a los hacendados. Distraer dineros del Estado para fomentar una industria que aún sin competir con la propia iba a comenzar por expropiar parte de sus campos, en vez de utilizar esos mismos dineros para el fomento de la ganadería (con policías bien pagas, vías de comunicación modernas, primas a la exportación del tasajo, etc.) era, según el criterio de los estancieros, redistribuir el ingreso proveniente de la ganadería para favorecer lo que por el momento era sólo una hermosa ilusión.

La última objección que se podía hacer al proyecto era la de no utilizar a la población pobre de la campaña, prefiriendo para poblar las colonias al elemento extranjero. Carlos María Ramírez sostuvo a este respecto que el desarrollo agrícola debía partir de un personal especializado y que nuestros desocupados paisanos no eran aptos para promoverlo. Por lo demás, en las Colonias Oficiales proyectadas:

"...tendrán nuestros compatriotas campestres el monopolio de las industrias del transporte y el comercio de ganados, a más de la ventaja de la agrupación paulatina en las proximidades del perímetro colonial. En los centros agrícolas y en los ejidos de los pueblos, lo tendrán todo, si aspiran a tenerlo, porque no hay excepción respecto a la nacionalidad de los adquirentes...".

El proyecto de ley que seguía al informe de la Comisión fue el ensayo más completo que se realizó en el país para modificar su estructura económica y salir del exclusivismo pastoril. Comprendía tres secciones: Inmigración, Colonización y Agricultura.

La Inmigración se organizaba de la siguiente forma: a) Se creaba una Dirección General de Inmigración, Colonización y Agricultura que debía mantener comunicación con los Agentes de Información y Propaganda en el exterior, distribuir el texto de la ley traducido al francés, italiano, inglés y alemán, haciéndolo imprimir también en español y mostrarlo en parajes visibles de buques, estaciones ferroviarias, etc. b) Los cónsules de la República serían además Agentes de Información y Propaganda encargados de certificar la aptitud y buena conducta de los inmigrantes, dar los pasajes pagos por anticipado, etc. c) El fondo de inmigración, colonización y agricultura estaría compuesto por: $ 1. 500.000, remanentes del empréstito por 20 millones, las sumas producidas por las ventas de las tierras que el Estado adquiriera con la cantidad ya mencionada, y los reembolsos de pasajes anticipados y adelantos hechos en especie a los pobladores de las Colonias Oficiales.

Los inmigrantes gozarían a su entrada de los siguientes beneficios: introducción libre de impuestos de sus prendas, muebles

e instrumentos de labranza y un arma de caza; desembarco, alojamiento y sustento gratuito durante los primeros 8 días; diligencias gratuitas para su conveniente colocación; traslado gratuito con todo su equipaje hasta el punto del territorio nacional elegido. El Poder Ejecutivo abriría una cuenta especial de $ 250.000 destinada al anticipo de pasajes de 3ª clase. El inmigrante reembolsaría la suma del pasaje en dos años y medio por cuotas semestrales. Toda empresa de colonización podría presentarse a la Dirección General de Inmigración pidiendo anticipo de pasajes de 3ª clase para los inmigrantes que hubiera designado y que gozasen del certificado consular de buena conducta. El inmigrante que pudiese probar hallarse dedicado a faenas rurales desde 3 meses antes de cada vencimiento del vale suscripto para reembolsar su pasaje, sólo estaría obligado a satisfacer la mitad del importe.

Se buscó seleccionar la inmigración prohibiendo a los capitanes de buques embarcar con destino a la República *"enfermos de mal contagioso, ni mendigos, ni individuos que por vicio orgánico o por defecto físico sean absolutamente inhábiles... ni personas mayores de 60 años, a no ser... que el inhábil o sexagenario sea miembro de una familia... compuesta a lo menos de 4 personas más"*. Y temiendo dificultades de nacionalización en asiáticos y africanos prohibía su entrada, así como la de "individuos generalmente conocidos con el nombre de zíngaros o bohemios" (aparte de que, al fin y al cabo, el proyecto estaba redactado por blancos descendientes de prejuiciados europeos).

La sección segunda organizaba la Colonización, declarando que las prescripciones de ese título eran aplicables a todos los departamentos menos a los de Montevideo y Canelones.

Se definían tres clases de explotaciones agrícolas: las Colonias Oficiales, los Centros Agrícolas y los Ejidos de los pueblos mediante su ensanche.

Las Colonias Oficiales eran el fruto de la autorización otorgada al Poder Ejecutivo para expropiar tres zonas de tierras de cuatro leguas cuadradas cada una: a) entre la ciudad de Maldonado y la villa de Rocha; b) entre la villa de San Fructuoso y la de Rivera; y c) entre la de Artigas y el Cerro del Hospital. La intención de poblar la frontera abrasilerada resultaba obvia y no requiere más comentarios.

Consumada la expropiación, el Poder Ejecutivo deslindaría y amojonaría el terreno para convertirlo en Colonias formadas de chacras, quintas y planta urbana. Realizadas esas tareas y concluido el edificio destinado a residencia del Administrador de la Colonia, se anunciaría por la prensa la venta de las chacras y quintas. El precio de venta se fijaba en $ 7 la hectárea pagadero en diez anualidades sin interés, las que comenzarían a contarse tres años después de la toma de posesión. Cada *inmigrante* no podría solicitar más que una quinta o un número de chacras nunca mayor de cuatro. Se le entregarían al colono bajo recibo y en calidad de reembolsable, semillas, instrumentos de labranza y animales de trabajo. El colono estaría obligado a residir en la tierra adquirida y a tenerla cultivada en la tercera parte de su

área antes de vencer tres años, y la mitad antes de vencer cinco años. En cada Colonia habría una planta urbana de cuatro hectáreas distribuidas en solares y destinadas a un templo, edificios públicos y establecimientos fabriles. El Poder Ejecutivo nombraría en cada Colonia un Administrador a sueldo con el personal correspondiente para atender al régimen económico de la misma. Este tipo de Colonia se reservaba a los inmigrantes.

Los Centros Agrícolas eran el fruto de la empresa privada. La Dirección de Inmigración estudiaría la naturaleza de los terrenos adyacentes a las estaciones de ferrocarriles situados a más de 20 kms. de pueblos, villas o ciudades, y daría cuenta de los aptos para la labranza. Comprobada la aptitud, el Poder Ejecutivo declararía dichos terrenos en un área no menor de una legua y no mayor de dos, como tierras de labranza. De inmediato se invitaría a los propietarios de esos campos a formar un Centro Agrícola disponiendo de un plazo de 60 días para declarar por escrito su disposición a hacerlo. Si los propietarios respondiesen negativamente o dejaran vencer el plazo, se expropiaría el campo por parte del Poder Ejecutivo que de inmediato llamaría a propuestas para la adquisición del área por parte de particulares o empresas que se comprometieran a formar el Centro Agrícola. Si no se presentara ninguna, el Poder Ejecutivo podría formar una Colonia Oficial como las ya descriptas.

Los Centros Agrícolas serían similares en su organización productora a las Colonias Oficiales. Las chacras no podrían exceder de 18 hectáreas, se destinarían 10 manzanas para planta urbana conteniendo una plaza de frutos, establecimientos fabriles, templo, edificios públicos, etc. El Estado garantizaría una rebaja en los fletes ferroviarios del 30 % sobre las tarifas vigentes para los productos de los Centros. El precio de enajenación de las chacras y quintas quedaba librado al criterio de la empresa o particular. Este tipo de Colonia recibiría tanto a los inmigrantes como a la población nacional.

El área agrícola de la nación se ampliaría, finalmente, con el ensanche de los Ejidos de los pueblos, villas y ciudades de la República. A solicitud de las Juntas Económico - Administrativas de cada departamento, el Poder Ejecutivo podría expropiar las tierras que exigiera ese ensanche. Luego de deslindado y amojonado el terreno se seguiría el plan de las Colonias Oficiales con las siguientes modificaciones: a) Las quintas o chacras serían vendidas en remate público tomando por base un precio equivalente al de la expropiación. Se abonaría un 10 % al contado y el resto por semestres en dos años sin interés. No se requería la calidad de inmigrante para hacer postura en los remates. Nadie podría adquirir más que una sola quinta o chacra. Los propietarios de las tierras a expropiar en los ejidos ensanchados podrían manifestar que harían la operación por su cuenta, visto lo cual la expropiación no se efectuaría.

Por último, el proyecto de ley organizaba y señalaba los fines de la Sección Agricultura que funcionaría como parte de la Dirección General ya citada. Debía impulsar el desarrollo agrícola

nacional mediante la propaganda y los ejemplos prácticos, organizando concursos, exposiciones, etc. Se autorizaba al Poder Ejecutivo para invertir hasta $ 50.000 en la Escuela de Agricultura situada en Toledo que no funcionaba. Para beneficio de los hacendados, visto que todos los demás artículos del proyecto les iban a proporcionar más de un fuerte dolor de cabeza, el proyecto autorizaba al Poder Ejecutivo a establecer en un punto central del país un Haras Central cuyo objeto sería el mejoramiento de las razas ganaderas por el alquiler de animales de primera clase ofrecido a bajos precios. Pero... el Haras Central prestaría un servicio preferente a la ganadería agronómica de las Colonias Oficiales y de los Centros Agrícolas.

A pesar de la oposición que más tarde reseñaremos de varios diputados hacendados, el proyecto fue aprobado en general en la sesión del 9 de julio de 1888 por la Cámara de Representantes (671).

El diputado Aureliano Rodríguez Larreta, con buen criterio, señaló que toda la base del proyecto era endeble pues la financiación del mismo (el punto esencial para proceder a las primeras expropiaciones de tierras), estaba comprometida por la colocación del Empréstito a un tipo demasiado bajo lo que, junto a las comisiones abonadas a los intermediarios de la singular operación financiera, reducía a la nada los dineros públicos afectados a la colonización.

El Poder Ejecutivo que conocía perfectamente bien ya en 1888 la suerte del Empréstito por los 20 millones, se apresuró a enviar otro proyecto de ley que daría:

"*...satisfacción inmediata a esta necesidad* [la colonización] *pues aparte de que, por una ingeniosa combinación, el Estado saca los recursos para la Colonización por la fundación de las mismas colonias, sin gravar para ello al país en el servicio de nuevos empréstitos, la colonización se llevaría a cabo, si el Estado no lo hiciera por su cuenta, por empresas particulares que ya han presentado... propuestas*".

El proyecto era más modesto que el emanado de la Cámara de Representantes. Se autorizaba al Poder Ejecutivo para fundar colonias por cuenta del Estado en la forma y condiciones siguientes: a) Deberían situarse al costado de las líneas férreas o sobre las costas de ríos navegables, pudiendo ser agrícolas, agropecuarias o agrícolas industriales; b) El Poder Ejecutivo sería autorizado para expropiar los terrenos que creyera conveniente; c) Cuando los terrenos expropiados resultaran ser fiscales pero poseídos por particulares, el Estado abonaría al poseedor como indemnización la tercera parte del precio; d) Se facilitaría el pago de las tierras a los colonos en 20 años, abonando sobre el capital adeudado un interés del 12 % anual; e) Para el pago de las tierras a expropiarse, y los otros gastos que demandase la colonia (mantenimiento de los agricultores durante el primer año, útiles de labranza, etc.), el gobierno emitiría títulos de Deuda denominados "Bonos de Colonización" que tendrían como garantía los terrenos colonizados; f) Se autorizaba al Poder Ejecutivo para contratar con empresas particulares la organización de las colonias. En ese caso la empre-

sa adquiriría por su cuenta los terrenos, traería los colonos, celebraría con ellos los contratos y una vez llenados estos requisitos, transferiría al Estado la propiedad de las tierras recibiendo en pago los "Bonos de Colonización" por su valor en plaza (672).

Tampoco esta iniciativa podía contar con el apoyo de los hacendados aunque era más modesta que el gran plan de colonización de la Cámara de Representantes. Si pensamos en la hostilidad que siempre manifestaron los ocupantes de las tierras públicas cuando se habló de legislar sobre ellas y rescatar por lo menos una parte (y aquí eran dos terceras partes lo que se rescataba) para su legítimo propietario, el Estado, no es difícil darse cuenta de la raíz de su oposición.

En cuanto a las Cámaras, ni siquiera consideraron el proyecto del Ejecutivo. La situación financiera a partir de 1888 no permitía la emisión de los llamados "Bonos de Colonización". El capital extranjero ya había sido usado para la especulación y la fundación del Banco Nacional; el fuerte capital local nunca tuvo tanta desconfianza a un Gobierno como a éste en el que Julio Herrera y Obes era la figura dominante.

Finalmente los Poderes Públicos se conformaron con la muy modesta ley de fomento de la colonización del 4 de octubre de 1889 (673). Por ella el Poder Ejecutivo quedó autorizado para conceder exención de impuestos a las Empresas colonizadoras y a los propietarios que destinaran a la colonización tierras de pastoreo situadas fuera de los departamentos de Montevideo y Canelones bajo las siguientes bases: a) La empresa procedería al deslinde y amojonamiento de las tierras; b) Los vehículos que circularan dentro de la colonia estarían exentos de la patente de rodados durante 8 años; c) Exención durante el mismo plazo de la patente de giro a las industrias establecidas en la colonia; d) Las tierras quedarían eximidas del impuesto de contribución inmobiliaria siempre y cuando las empresas colonizaran cuando menos dos leguas cuadradas; de otro modo la exención sólo comprendería a las tierras propiedad de los colonos y no de la empresa (674). El gran plan había quedado reducido a meras exenciones impositivas.

En mayo de 1890 el Presidente Julio Herrera y Obes y su Ministro de Gobierno Juan A. Capurro enviaron otro mensaje y proyecto de ley que buscó solucionar defectos advertidos en la ley anterior. El gran inconveniente, aunque no se confesó, era que el país no quería ser agrícola. De cualquier manera, para favorecer la nueva actividad económica era imprescindible no ser tan exigentes con los particulares y las empresas, conformándose con lo que ellos quisieran colonizar y no con las dos leguas que la ley de 1889 había marcado como límite mínimo para otorgar exenciones impositivas.

"*Así la promoción de la agricultura se haría gradualmente, desarrollando la iniciativa de los pequeños propietarios o la de los hacendados que destinen una pequeña parte de sus campos para los cultivos más utilizables, quedando el resto para la ga-*

nadería, cuyo fomento sobre la base de una regular y metodizada selección conviene también estimular..." (675).

El Poder Ejecutivo había retrocedido. Se conformaba en el proyecto enviado con que los hacendados o las empresas colonizaran la mitad de una suerte de estancia y no las dos leguas cuadradas de 1889. Pero las Cámaras no votaron el nuevo proyecto y la ley de 1889 quedó como uno de los pocos frutos de la inquietud reformista de nuestros políticos civilistas.

Finalmente, en 1889 las Cámaras desglosaron del gran proyecto de Carlos María Ramírez y la Comisión de Hacienda de Representantes de 1888, los aspectos referentes a la inmigración, y el 19 de junio de 1890 el Poder Ejecutivo puso el cúmplase a la ley de inmigración que contenía casi todas las disposiciones ya anotadas cuando se comentó el proyecto de la Cámara Baja (676).

Las dificultades financieras, como lo confesaron los Representantes, habían obstaculizado toda gran obra. Hubo que ajustar los planes de envergadura y trascendencia "al imperio de las circunstancias". La aventura de la colonización se había detenido. Pero la ideología sobre la que ella se fundó seguió su marcha y estaba alimentando lo que sería, en pañales aún, el futuro batllismo.

En la sesión de la Cámara de Representantes del 13 de julio de 1894, el entonces joven diputado Antonio Bachini (firme puntal de José Batlle y Ordóñez en los primeros tiempos de su apogeo político), hizo una arenga contra el latifundio ganadero y defendió la necesidad de ensanchar los ejidos de los pueblos. Ello entroncaba perfectamente bien con la ideología hasta aquí desarrollada.

"Hay todavía en nuestro país una cantidad de señores feudales o señores de campo, que disponen de grandes cantidades de tierra, y que, porque consideran el progreso del país paralelamente al progreso de sus propios recursos, dejan de darles a esos terrenos la aplicación que convendría al país para dejarlos como a ellos les conviene, como se les de la gana".

"Por negligencia, o por capricho, o por lo que sea, lo cierto es que existen esos grandes campos sobre las poblaciones mismas, perturbando el tránsito público, muchas veces sin aplicación... útil a los intereses nacionales".

"Yo creo que es necesario que estos señores propietarios indiferentes o caprichosos, paguen en alguna forma los perjuicios que realmente por su capricho o por su indiferencia ocasionan al progreso público y obedeciendo a ese propósito propongo a la Cámara el siguiente artículo [a incorporar a la ley de Contribución Inmobiliaria]: *Toda extensión de terreno compuesta de más de 100 cuadras, y perteneciente a un solo propietario ubicada a menos de tres leguas de los ejidos de los pueblos, que se encuentre no labrada en una tercera parte, sufrirá* [el recargo del 25 %] *en el impuesto".*

Propuesta que arrancó este juicio a un diputado-estanciero asombrado: "*Pero señor..., entonces se les obliga a todos los habitantes de la República a ser agricultores*" (677).

Por supuesto que la Cámara rechazó tamaño desafuero con-

tra la ganadería, y sin embargo, años atrás, la Cámara había escuchado con satisfacción el informe de Carlos María Ramírez de 1888 que no era menos radical. Lo único que hizo Antonio Bachini fue exponer las cosas con mayor crudeza y menos elegancia de estilo que nuestro distinguido patricio.

Porque, y esto debe quedar bien claro en el ánimo del lector, no hubo Proyecto más radical auspiciado por el patriciado civilista que el de Carlos María Ramírez, Francisco Bauzá y los otros miembros de la Comisión de Hacienda de la Cámara Baja en 1888. Si dejamos de lado los ataques al régimen de propiedad privada de la tierra de Andrés Lamas y las arremetidas de Angel Floro Costa contra los hacendados usurpadores de la tierra pública, el Proyecto de 1888 fue avanzadísimo en cuanto buscó afianzar la explotación agrícola expropiando la tierra de los estancieros que cerca de los Ejidos de los pueblos y de las vías férreas no quisieran dedicarse a esa actividad. Esta solución hería el interés de la clase alta rural y engendró la violenta oposición de los grandes hacendados a una modificación de la estructura económica que significaba a largo plazo poner en tela de juicio el derecho de propiedad si ésta se dedicaba a la ganadería extensiva.

Si hubo exageración de parte de los hacendados que en la Cámara se opusieron y acusaron al Proyecto de llevar el país al "socialismo", la exageración era fácil de comprender. Los hacendados no podían permitir que en una ley se estampara el derecho de expropiación por la mera circunstancia de practicar ellos lo que siempre habían practicado: la ganadería extensiva. La oposición de los estancieros merece por su importancia, cuando llegue el momento, un capítulo aparte.

Muy revelador de los cambios sociales y económicos que sufrió la primera clase de la nación —su patriciado— fue que uno de los nietos de José Ramírez Pérez, cuyos campos habían sido confiscados por José Artigas en 1815, sostuviera en 1888 la necesidad de expropiar las estancias que no admitieran la colonización agrícola (678).

No cabe duda, los hombres que no tienen bienes piensan con mayor libertad intelectual.

Capítulo III
La acción de las empresas colonizadoras privadas

1 — El "negocio" de la colonización: 1887-1889

Algunos de los abundantes capitales que la época de Reus puso en circulación fueron atraidos por las promesas gubernamentales de exenciones impositivas y privilegios a las compañías que se dedicaran a la colonización. Con escasas excepciones, estas empresas hicieron del negocio una especulación más, contribuyendo a crear un ambiente propicio, no sólo para que el precio de la tierra aumentara muy por encima de la capacidad productora del país sino también para que toda la ideología colonizadora de los políticos civilistas se derrumbara estrepitosamente en la práctica. En ese sentido, flaco favor realizó el capital privado, extranjero y local, al modelo agrícola.

A continuación expondremos los más importantes proyectos que recibieron apoyo estatal durante los años de oro de la fiebre bursátil montevideana: 1887 a 1889.

El más relevante por el área que se declaraba colonizable, los capitales en juego y los objetivos propuestos (la nacionalización de nuestra frontera con el Brasil), fue presentado a los Poderes Públicos por Benjamín Victorica y Urquiza "a nombre de fuertes capitalistas europeos" el 31 de mayo de 1887.

La propuesta Victorica utilizó con inteligencia los argumentos que sabía conmoverían más a las Cámaras (si es que alguno de sus integrantes no fue conquistado con "razones" más materiales, pues el momento era propicio a la corrupción administrativa y política).

"*Es notorio que el país clama de mucho tiempo atrás por el establecimiento de colonias en la frontera terrestre, como medio de establecer un común nivel de civilización en todo el país y de oponer una barrera insalvable a la pacífica invasión del idioma, de las costumbres y de las influencias políticas y sociales del poderoso Imperio que es dueño y señor del territorio fronterizo*".

El proyecto comprendía: a) La construcción de una vía férrea que partiría de la villa de Artigas (hoy Yaguarón), se mantendría paralela a la línea fronteriza y concluiría en Santa Rosa. En esta estación entroncaría con la línea férrea que llevaba al

Salto; en la de Rivera, con la línea del Ferrocarril Central que conducía a Montevideo; y en la de Yaguarón, como existía una concesión a una empresa británica desde Montevideo a Yaguarón, nuevamente la línea se vincularía con la Capital por lo cual la salida de la producción de las colonias quedaba asegurada por los puertos de Salto y Montevideo; b) El área de campo a colonizar a lo largo de la vía férrea fronteriza sería de 200 leguas kilométricas, o sea más o menos 3 leguas de fondo a cada costado del ferrocarril; c) La empresa se comprometía a introducir en dichas tierras en el término de 8 años, 1.500 familias europeas y dar ocupación a 500 familias orientales, cuando menos, en igualdad de condiciones; d) Las doscientas leguas se dividirían en secciones de 9 leguas y cada colonia se compondría de 4 secciones. Cada sección tendría su centro administrativo encargado de suministrar a los colonos víveres, útiles y almacenamiento de sus productos. En cada colonia se fundaría un pueblo y la empresa edificaría en él iglesia, comisaría, juzgado y escuela. La empresa se obligaba a construir caminos entre las secciones y las colonias; e) En cada Colonia los lotes de chacras serían de 25 hectáreas y los lotes pastoriles de 100 hectáreas, pudiéndose vender uno o más a cada familia; f) La empresa construiría una casa en cada lote para albergar la familia del colono, le anticiparía la manutención durante un año y los instrumentos de labor necesarios; g) Se formaría un Haras Central destinado a mejorar la cría de vacas lecheras y en cada sección se reservaría un lote de 200 hectáreas otorgable gratuitamente a la persona o empresa que industrializara los productos de lechería. También se reservarían dos lotes de 100 hectáreas, llamados lotes industriales, los que serían concedidos a quién deseara establecer en ellos una industria que utilizara los productos agrícolas de la colonia (679).

La Comisión de Hacienda del Senado integrada por Federico Paullier, Jaime Mayol y Javier Laviña (éste firmó el informe discorde), acogió favorablemente la propuesta en mayo de 1888. La empresa deseaba acogerse a la ley general de trazado ferroviario de 1884 obteniendo la garantía del 7 % sobre el capital utilizado en la construcción de la vía férrea, pero para el capital empleado en la colonización de las 200 leguas no exigía garantía. Partiendo de esta base, que se consideró óptima, y con leves modificaciones en el trazado ferroviario, las dos Cámaras aprobaron la propuesta Victorica, no sin que los hacendados se opusieran con aspereza al artículo de la ley por el cual se declaraba "expropiable" un área de 200 leguas cuadradas de terreno, en fracciones de 10 leguas. El derecho de propiedad privada de la tierra cuando estaba vinculado a la explotación ganadera de nuevo era puesto en jaque. El 31 de diciembre de 1888 el Presidente Máximo Tajes y el Ministro de Gobierno Julio Herrera y Obes pusieron el cúmplase a la ley (680).

Los senadores que defendieron a los hacendados fronterizos del riesgo de la expropiación, como Juan Lindolfo Cuestas, hicieron uso de un argumento —entre los que ahora nos interesan— muy real y en cuya verdad residió la razón por la cual la empre-

sa nunca se llevó a cabo. Señaló Cuestas en la sesión del 30 de mayo de 1888:

"...corremos un peligro en autorizar una concesión de esta naturaleza, sin más antecedentes que los que nos presenta el señor Victorica, porque, ¿qué sucederá? Sucederá lo que ha sucedido otras veces con los proyectos de Bancos, puertos, de unificación de deudas, que han llamado a la puerta de los banqueros y de todos los centros comerciales, buscando capitales extraños para estas obras, y en esta odisea el que sufre es el crédito de la República, lo que nos imposibilita más tarde para llegar a hacernos oír en operaciones reales y positivas".

El senador Javier Laviña que firmó discorde el informe de la Comisión, estuvo de acuerdo con las palabras de Juan Lindolfo Cuestas y añadió: *"...estoy muy escarmentado; ya nos han engañado tantas veces con proyectos también magnos..."* (681).

Aunque se estableció que la Empresa debía depositar $ 200.000 oro como garantía de la seriedad de sus propósitos, lo cierto es que votada la ley, Benjamín Victorica y Urquiza estaba en condiciones de vender la concesión a quien deseara. Pero en este caso al menos, el capital europeo demostró prudencia y la propuesta quedó en mero proyecto.

A fines de 1887, Manuel Ocampo Samanés se presentó ante los Poderes Públicos con otra propuesta de colonización: a) El concesionario fundaría 4 colonias agrícolas e industriales en los departamentos que indicase, teniendo cada una de ellas un área de 4 leguas cuadradas, a cuyo efecto se declaraban expropiables las tierras necesarias; b) Luego de mensuradas y divididas las colonias en lotes de 100 hectáreas se levantaría un pueblo en el centro de cada una de ellas y se edificaría en él una escuela y capilla. Instalaría una industria que podría ser una fábrica de aceite, una destilería, un molino o una bodega. Introduciría 600 familias extranjeras costeando el pasaje de los colonos, quedando libradas las relaciones entre éstos y el concesionario a un contrato privado; c) La nación garantizaría al concesionario por el término de 10 años el 7 % sobre el capital efectivo que emplease, el cual no podría exceder de 500.000 libras; le acordaría la introducción libre de derechos de los materiales de construcción, maquinarias, útiles, semillas y combustibles que demandara la vida de las colonias, y exoneraría a los campos durante todo el tiempo de la garantía, de la Contribución Inmobiliaria y las patentes.

Aunque las condiciones eran muy gravosas para el Erario, tanto el Poder Ejecutivo como la Comisión de Hacienda de Representantes con la firma de Domingo Lamas, Francisco Bauzá, Juan Peñalva y Leopoldo Mendoza, aconsejaron sancionar el proyecto de ley con una sola modificación de interés: en las colonias, un 10 % de las familias por lo menos deberían ser orientales. Pero la oposición de los diputados hacendados contó con el apoyo de otros representantes temerosos de hacer incurrir al Fisco en una obligación gravosísima para obtener ínfimos resultados. La garantía del 7 % sobre un capital de £ 500.000 implicaba nada menos que el desembolso anual de $ 164.500. Como dijera Armando Rodríguez eso

equivalía a £ 833 por cada familia. Y era dudoso que los inmigrantes valieran tanto... "el precio es carísimo" (682). Finalmente el "negociado", que no otra cosa fue, se rechazó.

El 8 de mayo de 1888 correspondió el turno al Presidente de la Asociación Rural, Luis Lerena Lenguas, de presentar un proyecto de colonias agropecuarias industriales (683). Como advertirá el lector cuando analicemos el proyecto, el Presidente de la Asociación Rural demostró no estar en nada consustanciado con la oposición que los hacendados hacían desde la Cámara a estas empresas que siempre terminaban pidiendo al Estado la facultad de expropiar sus campos. Un signo más de lo que ya anotáramos en páginas anteriores al mencionar cierta inercia de la Asociación Rural en la defensa del interés de los grandes propietarios.

Claro es que, estanciero realista al fin, Luis Lerena Lenguas no impulsó un plan más de colonización agrícola sino un plan de colonización agropecuaria, y con ello demostró tener la lucidez de la que carecían los capitalistas urbanos o extranjeros cuando planteaban sus empresas.

"Las colonias puramente agrícolas —dijo— y entre éstas las dedicadas sobre todo al cultivo de cereales, serían aquí de existencia precaria, porque la producción de cereales aumenta prodigiosamente en la India y en Estados Unidos... sin que nuestra agricultura, por mucho que haya adelantado, pueda rivalizar con la Argentina en producción".

Por ello las colonias proyectadas estarían dotadas no sólo de maquinaria agrícola perfeccionada sino de una cabaña de reproductores vacunos y caballares.

La Sociedad Anónima "Colonizadora del Uruguay" (que así se denominaba la empresa que pretendía crear Lerena Lenguas), fundaría colonias en los terrenos adyacentes a la línea del Ferrocarril Central del Uruguay o en su mayor proximidad. El capital de la empresa estaría constituido por $ 600.000 aportados por sus accionistas y por tierras que expropiaría a los estancieros el Estado hasta la suma de $ 300.000. El área expropiada no pasaría de 10 leguas cuadradas, o sea 26.563 hectáreas. Efectuada la expropiación, las tierras serían escrituradas a nombre de la Empresa constituyendo ésta una hipoteca a favor del Estado. La empresa se obligaba a amortizar las tierras en 10 años pagando un interés del 3 % no capitalizable, pero ese interés no sería abonado al Estado sino que se utilizaría en beneficio de las colonias. La empresa debía: a) Trazar en 6 meses el plantel urbano de la colonia y dividir el terreno en chacras no menores de 60 ni mayores de 100 hectáreas; b) Traer de Europa en los dos primeros años 100 familias. Al comenzar el quinto año debía haber en la colonia 250 familias establecidas. Podría también darse asiento a las familias nacionales; c) Proporcionaría al colono el alimento durante el primer año, útiles de labranza, animales, semillas y plantas; d) Vendería la tierra a los colonos en 8 años por amortizaciones anuales. No se fijaba el precio de venta de las tierras y se añadía que la empresa era completamente libre para arreglar con los colonos el anticipo del pasaje, los gastos de instalación y ali-

mentación por el primer año; e) La empresa fundaría una cabaña de vacunos con aptitudes para lechería, carne y trabajo, y otra de caballares de tiro pesado, liviano y silla; f) Las faenas agrícolas que requirieran maquinaria, se efectuarían por la Empresa "al precio más reducido posible", aunque sin fijarlo y declarándose el monopolio de la empresa para estas labores. Del directorio de 5 miembros que dirigiría la Empresa, uno de sus vocales durante los primeros diez años sería nombrado por el Poder Ejecutivo.

Si los Poderes Públicos accedían a estas demandas, la Empresa podía ofrecer un acuerdo ya logrado con la Compañía del Ferrocarril Central del Uruguay. (Analizado este acuerdo surge la duda de si la Compañía británica de ferrocarriles no estaba comprometida en esta sociedad anónima). El ferrocarril se había obligado a: transportar gratuitamente los colonos y sus equipajes desde Montevideo a la Colonia; transportar los materiales y artículos de primera instalación a precio de costo; transportar los productos de la colonia a un precio especial, que sería por lo menos tan liberal como los precios fijados por la nueva ley de Buenos Aires con referencia a los centros agrícolas (un 25 % de rebaja); esta rebaja se haría extensiva a los propietarios de campos contiguos a las colonias que dedicaran a la agricultura no menos de 50 hectáreas.

El Parlamento nunca consideró esta iniciativa de Luis Lerena Lenguas. No sólo exigía una fuerte inversión por parte del Estado sino que las condiciones que se imponían a los colonos eran leoninas y, sobre todo, libradas al criterio unilateral de la Empresa. Basta señalar que ésta abonaba los campos al Estado en 10 años y con un 3 % de interés (interés que quedaría a beneficio de las colonias), y los colonos en cambio, debían pagarlas en un plazo de 8 años quedando el precio de venta y el interés a criterio de la Empresa.

A principios de 1889 surgió otro proyecto de colonización vinculado a la construcción de una vía férrea. Los señores Castro, Petty y Cía., propusieron la construcción del llamado Ferrocarril Interior del Uruguay que partiría de la ciudad y puerto de Colonia y cruzando diagonalmente la nación concluiría en Bagé, frontera con el Brasil. Obtenida la concesión se manifestaban dispuestos a colonizar ambos costados de la línea en una extensión total de 16 leguas cuadradas. Para ello pedían que los Poderes Públicos los autorizaran a expropiar por "causa de utilidad pública" las áreas de terreno necesarias, comprometiéndose en todo lo demás a someterse a la ley de Colonización, Inmigración y Agricultura que por ese entonces estaba a estudio de las Cámaras. En este caso la oposición de los hacendados en la Cámara de Representantes logró que la empresa disminuyera sus pretensiones. La empresa renunció a la "expropiación forzosa" y se comprometió a comprar un área de cinco leguas cuadradas para establecer a su exclusivo costo una colonia (684). Con esta aclaración fue convertido el proyecto en ley de la nación el 6 de setiembre de 1889 (685).

Otros varios proyectos no llegaron a ser tratados por el Cuer-

po Legislativo (686), pero dieron la pauta de la amplitud que alcanzó el movimiento de la especulación privada en torno al ideal no pastoril más recibido en la época: la colonización agrícola.

* * *

Los proyectos anteriores, aunque muchos de ellos recibieron el amparo legal del Estado no pudieron por muy diversos motivos concretarse. En cambio, los que pasaremos a relatar tuvieron un principio de ejecución y en un caso, por lo menos, se transformaron en empresa próspera.

El 31 de enero de 1889 el Gobierno celebró un contrato con Emilio Taddey por el cual éste se obligó: a) Remitir de Europa por cuenta del Gobierno de 2 a 3.000 familias italianas; b) Ellas gozarían del pasaje anticipado y pertenecerían a las provincias del centro y norte de la Península, con exclusión "del antiguo estado de Nápoles y las dos sicilias". Debían ser agricultores, jornaleros, herreros, carpinteros, "con exclusión de literatos, escritores, empleados, etc.". Todos los inmigrantes deberían estar munidos de un certificado de buena conducta. El Gobierno por su parte se comprometió: a) Abonar a Taddey en Montevideo al arribo de los colonos la cantidad de $ 5 por cada colono adulto masculino, hasta la cantidad de 10.000 colonos; b) Los gastos que ocasionara la conducción de los colonos hasta el puerto de embarque serían de cuenta de Taddey, pero éste recibiría por los varones mayores de 2 años, $ 2.50, y por las mujeres mayores de 12 años, $ 1.25 en concepto de transporte, alimentación, pasaporte, etc; c) El pasaje de los colonos desde Génova a Montevideo pagado por el Gobierno sería reembolsado por el colono en anualidades ni menores de 2 ni mayores de 5 años. El Cónsul del Uruguay en Génova tendría la facultad de rechazar los colonos que presentara el contratista.

Este negocio, muy frecuente en la Argentina y el Brasil contemporáneos, se planeó sin asegurar de antemano la colocación de los inmigrantes. Cuando los primeros llegaron en número de mil, el Gobierno se vió forzado a celebrar con la Sociedad Fomento y Colonización del Uruguay el 12 de junio de 1889 (días antes que arribara el buque), un contrato de colonización.

Esta sociedad, presidida por un activo hombre de negocios de la "situación política" de la época, Manuel Lessa, en marzo de 1889 había adquirido con intervención del Estado por vía de expropiación y para colonizar, 14 suertes en el departamento de Tacuarembó pertenecientes a la sucesión de Carlos Genaro Reyles (687). El Gobierno entregó los colonos italianos bajo ciertas condiciones: a) La colonia se compondría de 20 chacras de 50 a 100 cuadras cuadradas, amojonadas y deslindadas; b) La Sociedad se obligó a alojar y pagar la manutención de los inmigrantes, hacerse cargo de su instalación y proporcionarles instrumentos y animales de trabajo durante el primer año. Vencido ese plazo la Sociedad podría imponer a los colonos "un arrendamiento equitativo", y cuando éstos pudieran comprar las tierras se las

enajenaría por un precio que no debía ser superior al de $ 25 la cuadra, si la enajenación se hiciera durante los 5 primeros años, otorgándoles para el pago plazos no menores de 6 años con un interés del 7 % anual. La empresa recibió del Estado $ 140.000 y el Poder Ejecutivo se comprometió a solicitar del Cuerpo Legislativo exoneración de impuestos para las tierras de la Empresa.

Este fue el origen de una de las pocas colonias prósperas del período: la llamada Río Negro. Estaba ubicada en un campo de 38.216 cuadras de las cuales 1.249 comprendían la planta urbana del pueblo Máximo Tajes. El resto había sido dividido en 361 chacras de 40 a 120 cuadras cada una. La Administración de la Empresa proporcionaba a los colonos la maquinaria agrícola (trilladora, 12 segadoras, etc.). Existían 5 queserías en 1891, grandes graneros, galpones, servicio médico y hospital. La estación Cardozo del Ferrocarril Central, a 308 km. de Montevideo, facilitaba el envío de la producción hacia el gran mercado de consumo de la capital.

Es dudoso empero, que los colonos se sintieran tan risueños como lo estaba la Empresa en su Memoria de 1890. El Estado no había logrado imponer su criterio ni en cuanto al arrendamiento (que sólo debía ser "equitativo"), ni en cuanto al precio de venta de las tierras, ya que si bien lo fijó en $ 25 la cuadra, esto era así siempre y cuando los colonos pudieran comprarlas en los primeros cinco años. De hecho, la Empresa practicó una medianería muy dura para los colonos como lo prueba la Memoria citada:

"El trigo y el maíz de este año han sido recogidos y entregados a la Administración de la Colonia, para ser vendidos por ella al tenor de los contratos, sin la menor dificultad u oposición por parte de los colonos, estableciéndose así un precedente inapreciable para el futuro, respecto de un punto en que han escollado o cuando menos luchado con graves conflictos casi todas las demás empresas colonizadoras de la República...".

La Empresa daba cuenta de haber vendido ese año 21 chacras a precios no menores de $ 20 y algunas a precios que oscilaban entre $ 25 y $ 40, seguramente a colonos no amparados por el Estado. Lo que fue para los pobres italianos de Taddey toda una angustiosa premonición.

Como los inmigrantes del contrato Taddey continuaban arribando, el gobierno encargó a los Jefes Políticos de campaña que se les buscara ocupación en razón de lo caro que resultaba mantenerlos en el Hotel de Inmigrantes. Arturo Richard en nombre del Banco Constructor Oriental, propuso a las autoridades instalar 300 familias italianas a $ 100 cada una en una Colonia a establecerse en el Rosario Oriental en dos suertes de campo que poseía dicho Banco. La tierra se vendería al colono a $ 60 la cuadra cuadrada, pagaderos en 6 años sin interés. En caso de pérdida de cosecha se concedería un año más de plazo con interés del 7 % anual. El Gobierno aceptó la propuesta con la obligación de recibir 400 familias en vez de las 300 ofrecidas, y

entregó los $ 30.000 pedidos. Tal contrato se escrituró el 30 de enero de 1890.

Finalmente, mediante otra subvención de $ 190 000, la gran empresa de Emilio Reus, Compañía Nacional de Crédito y Obras Públicas, estableció en Paysandú la colonia Guaviyú. La propuesta fue aceptada el 29 de agosto de 1889. La empresa se comprometió a colonizar 15 suertes de campo, vender a plazos los instrumentos de agricultura y animales de labor y suministrar la manutención de los colonos durante el primer año. Fue poblada por inmigrantes que había en el Hotel, muchos de ellos italianos del contrato Taddey. En 1891, cuando pertenecía, ante liquidación de la primitiva empresa, al Banco Inglés del Río de la Plata, tenía unos 1.500 colonos (688).

Y aquí concluye la obra de la colonización real y concreta. Casos de menor entidad no cuentan para un juicio de conjunto ni modifican la perspectiva que de estos escasos ejemplos se deduce. Resultado bien magro si consideramos todo el dinero que el Estado invertió en la subvención a las empresas privadas.

2 — Causas del fracaso del negocio colonizador a partir de 1890

Producido el crack bursátil y la crisis bancaria de julio de 1890, retirados los capitales extranjeros de la nación, las empresas colonizadoras cayeron en el marasmo o se fundieron. El impulso que mucho tenía de especulativo iniciado en 1887, en 1890 desapareció en medio de otras quiebras, como la del Banco Nacional, de todavía mayores consecuencias para el país.

Además de esta circunstancia ocasional, existieron razones de fondo para explicar el fracaso de la colonización agrícola.

Una de ellas había sido señalada como el gran problema de la colonización por Carlos María Ramírez en 1888: no había tierras fiscales disponibles, y si las había, estaban ocupadas por los hacendados lo que para los gobiernos civilistas —temerosos de un choque frontal con la alta clase rural— era como si no existieran. Esta carencia fue de público conocimiento y ya la había advertido el Ministro del Imperio Alemán acreditado ante nuestro Gobierno en agosto de 1887, comentando el Empréstito de los 20 millones:

"...cerca de 4 millones y medio de pesos es para caminos, construcciones y para el fomento de la colonización. A esta última se le presta actualmente más atención, pero ello ofrece de momento muchas dificultades, dado que en los últimos años la mayor parte de las tierras públicas parece que pasaron secretamente a manos de particulares".

Y en marzo de 1888, comentando la famosa frase de Julio Herrera y Obes que comparaba a la nación despoblada con la

Venus de Milo sin brazos (frase que por error el Ministro alemán atribuyó al Presidente Tajes), agregó: "*Esta situación durará tal vez todavía mucho tiempo. Por lo menos, yo no veo ninguna posibilidad de como esta linda y fértil tierra podría atraer y alimentar en el tiempo venidero, una inmigración campesina*" (689).

La escasez de tierras fiscales podía paliarse si el Estado poseía fondos suficientes para proceder a la expropiación (siempre y cuando la oposición de los hacendados a la expropiación forzosa no se hiciera violenta) pero, ya lo observamos, los fondos remanentes del Empréstito por 20 millones ni siquiera aparecieron.

Entonces sucedió que cuando un auténtico grupo de colonos con larga tradición y experiencia en el Uruguay (los valdenses), se dirigó al Gobierno en 1890 pidiéndole ayuda para comprar tierras en las que extender sus exitosos establecimientos, éste tuvo que negarse. La solicitud de los valdenses dirigida al Presidente Julio Herrera y Obes y firmada por Juan Daniel Bonjoin y Daniel Armand Ugón (su ministro evangélico), informaba:

"*Desde hace doce años, los colonos, cuyo número aumentaba continuamente por el crecimiento natural... y por las familias de parientes o conocidos que llegaban de los valles del Piamonte... han visto cada día su posición más difícil, por faltar en la localidad, tierras de labranza disponibles. La fundación de la colonia Cosmopolita y la venta de un campo en el Riachuelo, cerca de Colonia, vinieron entonces a remediar estos inconvenientes...*"

"*Pero en el año 1884 volvió a presentarse el mismo inconveniente y de modo más marcado... Se inició entonces un movimiento de emigración hacia las provincias de Entre Ríos y Río Grande do Sul, donde se consiguen a precios baratos buenas tierras, que llamó la atención de la prensa y del Superior Gobierno provocando una visita del Presidente... a las colonias. Tuvo ésta por resultado la fundación de la Colonia Paullier... y la compra de dos mil cuadras... Desgraciadamente... cuando quisieron* [los colonos] *tomar posesión del terreno cedido, lo encontraron ocupado por familias que se hallaban en idénticas condiciones. En la actualidad, las mismas causas producen idénticos efectos... Si a esto se agrega el vencimiento en este año de los contratos de arriendo* [4.000 cuadras cuadradas por 7 años] *...fácilmente se comprenderá que el número de familias que buscarán colocación y tierras en otra parte, si no las encuentran aquí, es relativamente grande*" (690).

Los peticionantes, conocedores de la ideología del nuevo Presidente, manifestaron:

"*Se desprende de las mismas publicaciones oficiales que el Superior Gobierno considera la población y la colonización de la campaña como la fuente más segura de recursos para el Estado y de progreso para el porvenir. En estas circunstancias, y a pesar de la crisis financiera... venimos a solicitar el concurso... para la fundación y desarrollo de una nueva colonia agrícola...*".

Esta nueva colonia que los valdenses iban a establecer en un campo denominado "Los ombúes de Lavalle", cuya promesa

de venta ya habían formalizado con el propietario del terreno, requería el apoyo del Estado mediante: a) La habilitación del puerto de Conchillas para dar salida a los productos de la nueva colonia y la apertura de un camino para llegar hasta la costa; b) La creación de un Juzgado de Paz y el permiso para abrir un cementerio; c) La exención de la Contribución Inmobiliaria por diez años y d) Una subvención de $ 30.000 para la colonización de 6.000 cuadras, que se repartiría entre vialidad, construcción de escuelas, templo y compra de tierra para las familias pobres.

Cuando la Cámara de Representantes discutió el pedido de los valdenses, en marzo de 1891, la crisis financiera arreciaba y el pago de la deuda pública estaba por suspenderse. Lo único que obtuvieron los colonos fue lo que al Estado le costaba muy poco conceder: la habilitación del puerto de Conchillas (erogación que se abonaría con las rentas del mismo puerto), la expropiación de 36 cuadras para el camino hasta la costa, el Juzgado de Paz y la exención de la Contribución Inmobiliaria (aunque no por diez años, sino sólo por ocho). La subvención fue negada. Como lo expresó el diputado Casaravilla, "...*entiendo que en la actualidad es imposible distraer de las rentas generales ninguna cantidad importante para aplicarla a determinados objetos que no sean el cumplimiento de obligaciones estrictas de la Nación*" (691).

La colonización debía esperar; el cumplimiento de los contratos con los acreedores británicos era una obligación *sagrada* (y peligrosa) para la nación.

Fue esto un símbolo de la mala administración del período de Tajes de la cual Julio Herrera y Obes era, en este aspecto por lo menos, uno de los mayores responsables pues como Ministro informó favorablemente los descabellados y costosos proyectos de colonización que hemos reseñado. Los dineros del Estado se otorgaron con esplendidez a hombres de "la situación" (como Manuel Lessa, el Presidente de la Sociedad Fomento y Colonización del Uruguay, o Emilio Reus, el fundador de la Compañía Nacional de Crédito y Obras Públicas) y había que negarlos, producida ya la crisis financiera, a uno de los pocos núcleos de auténticos y progresistas colonos: los valdenses.

El pedido de éstos reveló tanto como las palabras de Carlos María Ramírez: para colonizar faltaban tierras públicas. Y el Gobierno no contaba con recursos (ni tal vez fuerza política suficiente) como para expropiar la de los estancieros.

El propio Gobierno confesó su incapacidad en 1892:

"La precaria situación económica y financiera porque atraviesa el país, ha imposibilitado que el Gobierno hiciera sentir su acción directa en el desarrollo de la colonización y en la construcción de obras públicas. Todo lo que ha podido hacer en este ramo... ha sido conservar lo existente, preparando los elementos para las épocas de prosperidad..." (692).

* * *

Otra de las causas que contribuyó al fracaso de la colonización realizada por empresas privadas subsidiadas por el Estado, fue el carácter especulativo del negocio, a tono con lo que sucedía por esos años en el medio urbano. Esto tuvo un poderoso efecto negativo sobre el prestigio de la ideología de los políticos civilistas que acentuaba el papel interventor del Estado. Los ultraliberales atrincherados en "El Siglo" y "El Telégrafo Marítimo" (Eduardo Acevedo, por estos años, fue uno de ellos), aprovecharon el fracaso para lanzar sus baterías contra la acción del Estado en todas las esferas. Durante la década 1890-1900 el intervencionismo estatal en el campo económico tuvo que cargar con las culpas emanadas de la incapacidad del círculo administrador tajista, pues la prensa liberal recordó a cada paso los años 1887 a 1889 para condenar la teoría intervencionista. Y si recordamos que a la ruina de las empresas colonizadoras y la pérdida de los dineros del Estado debemos sumar la quiebra del gran Banco protegido por éste, el Nacional, tendremos el cuadro completo del desprestigio del Estado interventor que con tanta paciencia habían venido armando hombres como Francisco Bauzá desde 1870.

Aunque la inferencia de los ultraliberales no era lógica (la experiencia intervencionista se realizó dentro de un clima de alta inmoralidad administrativa), lo cierto es que su ofensiva partió de bases reales: las empresas colonizadoras, en su mayor parte sólo aprovecharon los dineros del Erario y aportaron más dificultades que remedios a la nación.

Lo sucedido con el contrato Taddey fue típico. En cumplimiento del contrato, Emilio Taddey hizo 23 remesas de colonos italianos introduciendo en total 10.849 inmigrantes por los cuales cobró una comisión de $ 59.682,83. Y aunque todos ellos venían con certificados del Síndico de la localidad y visados del Cónsul de la República en Génova, la inmensa mayoría:

"...por no decir la totalidad, era gente ajena a las tareas rurales, y mandadas que fueron a poblar varias colonias, tuvieron que regresar a la capital por no comprender los trabajos agrícolas; y algunos, de hábitos más tranquilos, que se quedaron, tuvieron los agricultores-propietarios que enseñarles a manejar el arado. En definitiva resultó que esos inmigrantes eran pintores, vidrieros, picapedreros, etc. —formaban un enjambre de trabajadores que no necesitábamos— menos labradores, que era lo que habíamos contratado".

Y concluía este juicio realizado en 1892:

"La miseria es tan grande en Italia, que las autoridades no tienen inconvenientes en expedir certificados de labradores —para que emigren de aquel país— a personas que no lo son; así se explica lo que ha pasado con nosotros. A gran número de esos inmigrantes, enseguida de regresar a la capital y después de andar algún tiempo mendigando por nuestras calles y quejándose de su desgracia, el Gobierno se encargaba de reembarcarlos de nuevo para Italia. El fracaso fue completo, como se ve" (693).

Opinión avalada por el Director de la Oficina de Inmigración y Colonización, Modesto Cluzeau Mortet, quien la hizo extensiva

a la mayor parte de los inmigrantes llegados entre 1887 y 1889:

"*...el país no debe lamentar la suspensión que se ha producido en la entrada de inmigrantes contratados, porque los que han venido en los años* [1887 a 1889] *no eran, salvo honrosas pero rarísimas excepciones, elementos capaces de iniciar reformas agrícolas, ni de trabajar hábilmente en el desempeño de su profesión*" (694) (*).

Y aunque los colonos hubieran poseído antecedentes agrícolas, lo cierto es que los contratos leoninos que las empresas de colonización les imponían —y el trato casi policial que les dispensaron— hubieran sido motivo suficiente para provocar el fracaso de los ensayos o algo más peligroso para la estabilidad del país todavía: la rebelión de los colonos.

Sucedió lo mismo en la Argentina (696), no éramos una excepción. Ya hemos analizado alguno de esos contratos y pudimos comprobar la condición en extremo dependiente de la empresa en que quedaban los colonos: obligación de utilizar la maquinaria que ésta ponía a su disposición, cobrándola; obligación de entregar la cosecha a un precio de venta fijado de antemano; libertad, en la mayor parte de los casos absoluta, para fijar el precio de venta de la tierra, pues la vigilancia del Estado se hacía ilusoria por las mismas cláusulas del contrato; posibilidad de expulsar a los rebeldes seguramente calificados de ineptos; etc. En la colonia Guaviyú que primero perteneciera a la Compañía Nacional de Crédito y Obras Públicas y al quebrar ésta pasara a manos del Banco Inglés del Río de la Plata, la situación entre empresa y colonos se volvió muy tensa. Llegaron los colonos a recurrir a un abogado, Setembrino E. Pereda, quien en 1896 recordó lo sucedido de este modo:

"[Cundió] *el desaliento entre los colonos ya que fueron tratados sin las consideraciones de los primeros tiempos. La prensa de Paysandú se hizo eco de sus quejas y muchos de ellos se apersonaron a nosotros pidiéndonos los patrocinásemos en un pleito contra los que consideraban sus victimarios, pero los pobres ni siquiera tenían contratos para fundar sus derechos y reclamar lo que creían suyo... Les aconsejamos no perdieran... el tiempo y que buscaran trabajo...*".

El resultado final fue:

"*...en junio de 1895 estuvimos en Guaviyú y se nos enteró, con sorpresa por nuestra parte, de que ese centro agrícola había desaparecido por completo, pues la Comisión Liquidadora* [del Banco Inglés del Río de la Plata presidida por Juan Ramón Gómez]

(*) A mayor abundamiento puede citarse lo que sucedió con los colonos inmigrantes instalados en la colonia Guaviyú, departamento de Paysandú: "**Como al principio tropezaron con algunos inconvenientes, propios de su inexperiencia de las costumbres del país, hubo necesidad de obviarlos, echando mano de elementos criollos. Estos les enseñaron a lidiar con los bueyes, a uncirlos y a labrar la tierra con arados, pues los colonos, en su casi totalidad, estaban habituados a cultivarla en Italia... validos de picos, palas y azadas, a rigor de fuerza de brazo**". (695) Fenómeno que no previó Carlos María Ramírez en su brillante informe de 1888 cuando sostuvo que el elemento extranjero era el más indicado para iniciar la colonización agrícola.

burló el contrato celebrado con la institución cedente y expulsó a los colonos".

"[El dueño actual de esos campos, Jorge Anderson, ex-administrador de la colonia, debería ser compelido por el Poder Ejecutivo] *a que cumpla ese contrato o en su defecto, a que reembolse los $ 198.000 pagos por el Gobierno con más los intereses"* (697).

Y cuando algún honesto funcionario visitaba las empresas que pedían acogerse a la ley de exención impositiva de octubre de 1889, se encontraba con casos similares al denunciado por Modesto Cluzeau Mortet en 1892, relativo a los campos colonizados en Durazno por los señores Stajano y Citterio:

"Los señores Stajano, Citterio y Cía., habían hecho tan sólo subdividir el campo de su propiedad en lotes de 100 cuadras y en vez de formalizar con los interesados contratos de compra-venta para que éstos pudieran con prontitud iniciar en sus respectivos lotes mejoras de carácter permanente y proceder, en fin, como si fueran propietarios, se limitaban a ponerlos en posesión, a hacerles firmar un contrato de arrendamiento sin comprometerse a vender el terreno ni a suministrar los adelantos que generalmente se hacen en los casos de verdadera colonización" (698).

Algunos de estos italianos deben haber empezado a recordar con nostalgia su pequeño minifundio toscano. La tierra de promisión se había vuelto dura y cruel.

* * *

Otra dificultad que enfrentaron las empresas de colonización (por lo menos las establecidas al Norte del Río Negro, donde se hallaban los campos más baratos y por consiguiente los que podían ser expropiados con facilidad), fue el transporte de los productos agrícolas hacia Montevideo. Las compañías británicas de ferrocarriles, como ya señaláramos, con sus elevados fletes impedían el acceso de la producción cerealera al mercado de Montevideo cuando la colonia se hallaba situada a más de 200 o 300 kilómetros de dicha ciudad. Alvaro Pacheco en 1892 creyó encontrar la solución (como nuestro propio Gobierno en la nueva ley sobre ferrocarriles de 1888) en *"el establecimiento de una red de ferrocarriles económicos, de trocha angosta, que cuesta menos que la construcción de caminos, y por tanto, sus tarifas serán arregladas... no como los que tenemos actualmente, que no favorecen la colonización, porque el precio que aquellas señalan hacen imposible el comercio, aún cuando la distancia a recorrerse sea más bien corta"* (699).

Es sintomático que algunas de las empresas de colonización analizadas hayan creido previo establecer un sistema de transportes propio. La propuesta de Luis Lerena Lenguas incluía un acuerdo de rebaja de tarifas con el Ferrocarril Central del Uruguay; la de Benjamín Victorica y Urquiza, la construcción de un ferrocarril que recorrería las 200 leguas colonizadas en la frontera con el Brasil; y la de Castro, Petty y Cía. se vinculó a la construcción del Ferrocarril Interior del Uruguay. De otra ma-

nera, enviar el trigo o el maíz por las vías férreas existentes y con sus vigentes tarifas, anulaba toda rentabilidad en la explotación agrícola.

* * *

Lo que Félix de Azara advirtió en 1801 fue olvidado por los políticos civilistas al impulsar el desarrollo agrícola del Uruguay: la natural inclinación de los hombres en una región indica lo que a ésta le conviene económicamente. Y "la natural inclinación" de los habitantes del Uruguay, era la ganadería. La agricultura, su pariente pobre, fue abandonada cada vez que los colonos pudieron, para dedicarse al negocio lucrativo —aún en medio de la crisis—: la explotación ganadera.

A veces porque los terrenos buscados para la colonización no eran aptos, como señaló la Dirección General de Inmigración al Ministro de Gobierno en 1888 luego de inspeccionar la Colonia Cosmopolita fundada en 1884 en el departamento de San José:

"La mayor parte de los terrenos que ha comprado el Superior Gobierno y que acabo de inspeccionar, no pueden sin grandes gastos y trabajos, destinarse a la labranza, por ser de condiciones anegadizas los unos y muy arenosos, quebrados o pedregosos, los otros; es así que en general la sola aplicación ventajosa que por ahora tienen es para el pastoreo (y casi todos los chacareros se dedican a él)...".

"Las chacras desocupadas, por más que sean defectuosas, sirven asimismo de pastoreo a los animales de los vecinos linderos..." (700).

Y aunque los terrenos fueran adecuados, la dificultad en los transportes ya analizada (y otras consideraciones) convertían con facilidad a los colonos en pastores. La colonia Valdense que desde 1858 se hallaba establecida en el Uruguay y en la que no se podía aducir falta de hábitos de trabajo o de experiencia en el país, en estos años adoptó el modelo agropecuario abandonando el cultivo exclusivamente cerealero:

"La Colonia Valdense empezó a despoblarse a causa de la poca salida de sus productos, por falta de vías de comunicación, transformándose entonces en colonia agropecuaria..." (701).

¿Acaso el mismo pobrerío de los pueblos del interior que debía cultivar, porque la ley lo obligaba, los ejidos, no burlaba la disposición y pastoreaba algunas vacas y ovejas, como ya fue señalado?

En la campaña uruguaya el modelo tenía que ser agropecuario o no ser. La agricultura con nuestras tierras caras, dificultad en los transportes y almacenamiento, exigencias poderosas de inversión en maquinarias o mano de obra asalariada (si se la deseaba practicar con técnicas modernas) no era rentable, por lo menos no en la misma medida que la ganadería. Los hacendados progresistas con su prédica a favor de la "ganadería agronómica" habían demostrado conocer más la realidad nacional que los políticos civilistas.

¿Qué sobrevivió de todo el esfuerzo colonizador del país iniciado luego de la Guerra Grande en el departamento de Colonia, e intensificado como nunca en los años 1887 a 1889? Treinta colonias; algunas de ellas llamadas ya "pueblos de las ratas"; la mayoría fundadas con anterioridad al año 1887. En Santa Fe o Buenos Aires en cambio, las colonias se contaban por centenares (702). El modelo de la colonización agrícola había fracasado. No bastó el impulso del Gobierno. La colonización agrícola carecía de firmes bases económicas y sociales en el Uruguay de 1890. Surgió más como la elucubración bien intencionada de sus políticos que como una auténtica aspiración nacional con posibilidades de afianzamiento. La quiebra del exclusivismo pastoril no se iba a encontrar por este camino. Detrás del esfuerzo colonizador no había fuerzas sociales suficientes que le permitieran triunfar.

Capítulo IV
El modelo industrial

"...no podrá citársenos una sola nación que haya adquirido importancia estable sin desarrollar, sostener y multip'icar sus industrias ".
(Informe de la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes firmado por Domingo Lamas, Juan Peñalva, Andrés G. Otero, José E. Rachetti, Pablo Varzi y Francisco Bauzá. 31 de octubre de 1887. Tomo 89, p. 312-348).

La colonización agrícola, fuera del capital especulativo y el apoyo de los políticos civilistas, careció de fuerzas sociales que la impulsaran y la impusieran en el Uruguay. Los colonos que podían presionar, estaban en el extranjero; el pobrerío de la campaña que hubiera apoyado un reparto de estancias, veia las colonias casi como establecimientos correccionales.

El camino de la industrialización era en cambio, más factible, si contaba con el Gobierno (*).

En primer lugar porque ya existía una tradición al respecto. La ley de Aduanas del 22 de octubre de 1875, obra del Ministro de Hacienda Andrés Lamas, inauguró la política proteccionista y este hecho según nuestro primer estadígrafo Adolfo Vaillant, permitió el desarrollo de la fabricación de calzados, cigarros, ropa hecha y vinos. Aunque a mediados de 1879 el gobierno del Coronel Lorenzo Latorre inició una reacción librecambista, ella tuvo escasa duración pues en 1882 los derechos adicionales restablecieron parte de las disposiciones vigentes en 1875. Fruto de esta política y del espíritu de empresa de los inmigrantes radicados en Montevideo fue el surgimiento, no sólo de una incipiente organización industrial, sino incluso de una conciencia gremial entre los componentes del por ese entonces escaso núcleo fabril nacional. En agosto de 1879 se fundó "La Liga Industrial":

"*A través de su periódico* [entre 1879 y 1881] *lograba perfilarse un pensamiento bastante definido y elaborado, que abarcaba la mayoría de los problemas económicos que podían debatirse en el país y proponía una serie de soluciones totalmente coherentes...*".

"*En general en ellos primaba el sentido común y un cierto*

(*) No estudiaremos en este capítulo la evolución de la industria en el período 1886-1894 sino que, prosiguiendo el análisis de los modelos económicos que la nación entrevió a raíz de la crisis ganadera, observaremos los argumentos teóricos que a favor del desarrollo fabril se hicieron en el período, así como las fuerzas sociales que tornaron más viable este camino que el de la colonización agrícola.

pragmatismo propio del "sef-made man". Combatieron muy especialmente contra la mentalidad liberal opuesta al proteccionismo, contra el desprecio por el trabajo manual y el deslumbramiento ante los productos importados. Llegaron a proponer una serie de medidas concretas que hubieran podido conformar una verdadera política económica a seguir por parte de nuestros gobernantes, con una óptica independiente de las teorías económicas aceptadas entonces, que no se ajustaban ni a la realidad ni a las necesidades del país, sino a las conveniencias de las potencias europeas".

Tal descripción de su ideología (703) revela la existencia de una corriente industrialista que sólo esperaba una circunstancia favorable para expandirse con amplitud.

En segundo lugar porque, aunque débil, los industriales constituían una fuerza social dentro del país. Considerando la población activa de Montevideo según el censo de 1889 y partiendo de su clasificación de personas ocupadas en las industrias extractiva, agrícola, ganadera, manufacturera, comercial, de transportes y de servicios (personales, artes, oficios y profesiones liberales) (704), la participación dentro del total que corresponde a la industria manufacturera era cercana al 25 %. Es cierto que se trató de una industria —exceptuando la saladerista y tal vez la molinera— de escasa concentración obrera, poco capital y dedicada de preferencia a producir elementales bienes de consumo (bodegas, curtiembres, fidelerías, mueblerías, sastrerías, etc.), pero existía y, al amparo de la todavía imperfecta legislación aduanera, se desarrollaba. En una palabra, detrás del modelo fabril había un grupo social interesado en su progreso. (*)

En tercer lugar, si este grupo lograba con el apoyo de los políticos civilistas temerosos del exclusivismo pastoril del país, reservarse el mercado interno, su expansión —aunque limitada a él— estaría asegurada. El importante crecimiento de la población —sobre todo la de Montevideo— entre 1884 y 1889 al que ya hiciéramos referencia (un 31 % de aumento) era un aliciente más para quienes producían bienes de consumo.

Así como el fracaso de la colonización agrícola estuvo en parte determinado por la carencia de fuerzas sociales de peso y circunstancias económicas favorables, por completo opuesta fue la situación del "modelo industrial".

Para los políticos del civilismo el desarrollo industrial merecía todo el apoyo desde el momento que su triunfo coincidía con algunas de sus más caras aspiraciones: favorecer la diversificación de la producción nacional; eliminar nuestra dependencia en relación al extranjero; abrir un camino nuevo para paliar la crisis del Uruguay pastoril e incluso la crisis generada por la

(*) Prueba de la existencia de una presión social favorable al desarrollo fabril fue la nota que envió un grupo de industriales a Domingo Lamas, autor del informe de la Comisión de Hacienda que transcribimos y principal defensor de estos intereses en la Cámara de Representantes. La nota lo felicitaba por su obra y sostenía: **"La fidelería nacional, ha cerrado las puertas al producto extranjero. Las curtidurías y las mueblerías han realizado progresos asombrosos. Tenemos más de cien curtidurías con un millar de obreros. La suela que en otro tiempo valía once pesos, se vende hoy a la mitad de ese precio".** (705)

decadencia del comercio de tránsito. Lo expuso con claridad la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes integrada por Domingo Lamas, Juan Peñalva, Andrés G. Otero, José E. Rachetti, Pablo Varzi y Francisco Bauzá en informe favorable a la ley aduanera proteccionista de 1888:

"El aspecto industrial de la Ley de Aduana no debe preocupar menos a V. H. que el puramente fiscal, porque de él depende, en definitiva, el desenvolvimiento de la riqueza pública que, en los países simplemente productores de materias primas, tiene un límite a cuyos extremos nos acercamos: la acumulación de los ahorros propios y el arraigo de los extraños... Esto es tan cierto que no podrá citársenos una sola nación que haya adquirido importancia estable sin desarrollar. sostener y multiplicar sus industrias... Debido a nuestra posición geográfica... y a otras diversas circunstancias que nos convirtieron en un gran mercado para todos nuestros vecinos, adquirimos desde la época colonial, cierta importancia comercial, que creció por algún tiempo; pero es menester que nos demos cuenta de que estos medios de prosperidad son forzosamente transitorios y no consultan la expansión progresiva a que podemos aspirar y las condiciones más primordiales a la independencia económica de una nación".

"Todas las preponderancias comerciales que nos presenta la historia han sido relativamente cortas, hasta las más brillantes, como la de Venecia, Génova y Holanda... y si la que goza todavía la Inglaterra se sostiene, esto se debe no sólo a su marina, sino también al gran desenvolvimiento interno de sus industrias y a la posesión de varios mercados propios".

"Pero nosotros, ¿qué podemos esperar como nación comercial cuando gran parte de los elementos de comercio que poseemos no son nacionales, y los capitales comerciales son siempre inciertos? ...Nos falta la base esencial para el comercio propio que es la marina mercante, y mientras no tengamos más que materias primas como producción nacional para adquirir con ellas los productos manufacturados que se nos traigan, seremos, por el hecho, una especie de factoría extranjera. La constitución de una nacionalidad y de una independencia económica está en el poder industrial propio...".

Extrayendo la conclusión final que permitiría sostener que la cúspide de la independencia económica se lograría con el desarrollo industrial, se decía:

"Nuestra posición y nuestro porvenir, como nación, no depende pues, de los límites geográficos, depende de los límites del trabajo nacional, que es la gran cuestión que a todos debe preocupar..." (706).

De lo extendidas que estaban estas ideas entre los políticos civilistas tenemos una prueba más en la conferencia que leyera en los salones de la Asociación Rural del Uruguay nuestro Ministro ante el Gobierno argentino, Dr. Ernesto Frías:

"¿No sería más natural y lógico que en el país se fabricara toda la harina necesaria, se convirtiese el maíz en alcohol, se curtiesen los cueros y tejieran las lanas y elaborasen todos aquellos

productos que en él se cosechan y cuyo consumo es necesario? ".

"He dicho anteriormente que las principales fortunas han sido adquiridas en el país por los industriales y comerciantes extranjeros, y si bien debemos felicitarnos de que ellos hayan encontrado en él utilidad para su trabajo y para sus capitales, debemos preocuparnos seriamente de adquirir, a la par de ellos, esos mismos beneficios y tratar de irnos independizando de esa tutela de los capitales extranjeros a fin de poder formar las empresas e industrias con los capitales del país, para que en él queden lo que ellos produzcan".

"Las principales obras... de nuestro país han sido construidas con capitales europeos, especialmente ingleses; con ellos hemos ido cubriendo siempre los déficits de nuestra falta de organización financiera y ¿cuál ha sido su resultado? Difícil sería dar con exactitud el estado de las cantidades que hemos devuelto a Europa por intereses de deuda pública, garantías a ferrocarriles, beneficio de capitales empleados en ella y demás obras hechas con capitales no suscritos en el país. Basta sólo tener presente que casi la mitad de las rentas del Estado se emplean para pagar intereses y amortización de deudas y garantías de ferrocarriles..." (707).

¿Queda en el ánimo del lector alguna duda todavía sobre el hecho de ser esta generación de políticos civilistas la que descubrió —con la timidez que se desee— el principio de que la independencia política necesitaba como complemento indispensable la independencia económica del Uruguay?

Para muchos de estos hombres el modelo industrial ofrecía la tan ansiada independencia económica, como lo sostuviera el informe de la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes en 1887.

El 5 de julio de 1886 se inició la ofensiva proteccionista paralizada desde 1882. Su objetivo: encaminar al país por la ruta fabril, como se decía en la época. En esa fecha la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes con la firma de Domingo Lamas, Carlos Honoré, Juan A. Turenne, Julio Roustán, Eduardo Mac Eachen, Vicente M. Piñeyro, Antonio M. Rodríguez y José R. Mendoza (este último discorde en los fundamentos), informó favorablemente un aumento del 3 % en los derechos de importación y una forma de avaluar las mercaderías extranjeras (por su valor real), que significaban un aliciente más para la industria nacional. En sus fundamentos se leía una condena al exclusivismo pastor a la vez que otra de la doctrina imperante todavía en muchos círculos y en casi toda la prensa nacional: el librecambismo.

"No nos basta dar facilidades para la exportación de nuestros productos rurales, es menester, a la vez, desenvolver las industrias urbanas, condición indispensable para el aumento de población y el mejor aprovechamiento de la agricultura y de la ganadería".

Condenando el libre cambio, sostenían:

"La libertad política, decía Mr. Thiers, es la protección de los débiles, la libertad comercial es el triunfo del más fuerte, enga-

ñando a los espíritus no preparados, la analogía existe sólo en los términos. En materia de industria, los más fuertes, no son los que pueden estar en mejores condiciones para producir, prevalidos de ventajas naturales, como lo pretenden comúnmente los sostenedores del libre cambio. "Muchas veces, decía Stuart Mill, la superioridad de un país sobre otro, proviene simplemente de que el primero haya empezado más pronto". La protección racional, que se ha confundido con el propósito de crear industrias exóticas, es una necesidad evidente para los países nuevos, puesto que ellos no pueden complementar su desenvolvimiento económico sin que temporariamente se compensen las ventajas que el tiempo haya dado a las industrias concurrentes de los países extranjeros" (708).

Luego de este manifiesto proteccionista que demostraba cómo el mundo de la teoría económica comenzaba poco a poco a ganar carta de ciudadanía desapareciendo la imitación servil de los modelos europeos, el proyecto se convirtió en ley el 15 de julio de de 1886 (709).

* * *

La gran ofensiva a favor del modelo industrial se llevó a cabo a fines de 1887 y concluyó con la aprobación de la Ley de Aduanas del 5 de enero de 1888, la más proteccionista de toda nuestra legislación hasta ese momento (710).

Pero para que esto pudiera suceder los políticos del civilismo no podían contar con el único apoyo de la débil e incipiente burguesía industrial montevideana. En realidad, las dos grandes fuerzas sociales y económicas de la nación eran, por lo menos en teoría, hostiles al proteccionismo.

El "alto comercio", dedicado a la importación de artículos manufacturados europeos y estadounidenses, se veía perjudicado en sus intereses si la demanda interna era satisfecha por la industria nacional. Ya habían manifestado su cruda oposición a todo proteccionismo desde la gran prensa que dominaban: "El Siglo" y "El Telégrafo Marítimo".

La clase alta rural no podía observar con buenos ojos la elevación de los derechos de aduana por varios motivos. En primer lugar, como consumidora ella y sus asalariados, el encarecimiento de la vida que provocaría la elevación de esos derechos los obligaría a más fuertes erogaciones. En segundo lugar —y este aspecto surgió claro en la discusión de la ley de 1888— al gravarse determinadas producciones extranjeras como el azúcar brasileño y —sobre todo— la caña de La Habana, se ocasionaría la hostilidad de nuestros tradicionales mercados tasajeros y una consiguiente agravación de las dificultades uruguayas para colocar las carnes. Sin embargo, obtuvo ventajas, que compensaron esos inconvenientes y la hicieron apoyar el proyecto.

Este cúmulo de intereses encontrados se enriquecía con el punto de vista de los políticos del civilismo que apoyaban la industrialización del país no sólo por motivos ya expuestos (todos ellos ideales), sino por una razón más concreta en hombres de

Estado: la elevación de los derechos de aduana proporcionaba de inmediato más recursos al Erario. Al revés de lo que aconteciera con los proyectos de colonización agrícola que significaban gastos para la hacienda pública, el modelo industrial aumentaba las entradas del Estado. Y esto, en un momento de dificultades financieras, no era un argumento desdeñable.

El resultado final fue que los políticos civilistas, la incipiente burguesía industrial y la clase alta rural hicieron una paradojal alianza en las Cámaras, y el proyecto proteccionista fue sancionado con la única oposición del "alto comercio" y los escasos diputados que se decían representantes del consumo. Porque el consumo, por supuesto, debía subsidiar la industrialización.

La alianza antedicha tuvo una explicación que los propios informes de las Cámaras pusieron de manifiesto. Además de conceder a la clase alta rural la importación libre de derechos de maquinaria agrícola, postes, medios postes y alambres para cerco, la ley venía a llenar un vacío rentístico que la propia clase alta rural provocó al concederle el Parlamento la disminución del impuesto de Contribución Inmobiliaria y la eliminación del impuesto a las exportaciones de frutos del país.

La Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes lo confesó abiertamente: "*Tenemos pues, que atender bajo el punto de vista fiscal: primero, a compensar 270.000 pesos que importa la supresión del derecho que, de acuerdo con las anteriores Leyes de Contribución Directa, se percibía sobre el ganado en pie...*" y segundo, compensar suma mayor que se perdía por la eliminación de los derechos de aduana a la exportación.

Lo que los hacendados recibían (más de medio millón de pesos anuales en rebajas impositivas que ya hemos analizado), lo debían pagar todas las clases de la nación (los consumidores).

Tan clara fue la relación que cuando el diputado Armando Rodríguez, erigido en defensor del consumo de las clases populares, pidió una rebaja del impuesto sobre el arroz a 3 centésimos por kilogramo, el industrialista Domingo Lamas, replicó:

"*Sr. Lamas. Con ésta y otra partida, vendremos a tener que restablecer el impuesto al ganado... La otra modificación importa como cien mil pesos* [se había pedido también una disminución del gravámen sobre el azúcar]" (711).

Esta alianza de clases, que fue un intercambio de mutuos beneficios, tuvo además de la oposición del alto comercio que no pudo impedir el triunfo de industriales, Gobierno y clase alta rural coaligados, un destinatario directo: el consumo. Fueron las clases populares las que debieron financiar, pagando más por los artículos de primera necesidad, el proceso de industrialización y colmar a la vez el déficit presupuestal dejado por los impuestos suprimidos a los estancieros, como ya se vió antes al tratar este último punto.

El diputado por Maldonado Armando Rodríguez y el diputado por Canelones, Mañosas, fueron los encargados de expresar el punto de vista del consumo y las clases populares. Señaló el representante por Canelones:

"Consúltese, señor Presidente, a esas 10 mil o 50 mil personas que viven del Presupuesto, lo que importa encarecer los artículos de consumo. ¿De qué manera se arreglan para vivir, si no es haciendo toda clase de sacrificios? ¡Y se pretende ahora aumentar los impuestos en los artículos de consumo de primera necesidad, artículos necesarios para el alimento de la vida, para la subsistencia diaria...!" (712).

Pero ya era tarde. La alianza de grupos que se había producido resultó demasiado poderosa como para tener en cuenta a las clases populares. El pobrerío de la campaña, los peones, los obreros de la ciudad, las personas que dependían del Presupuesto (empleados, pasivos, etc.), todos ellos debían financiar el modelo industrial y cubrir el hueco dejado por las exenciones impositivas a los hacendados.

Tal solución era injusta desde el punto de vista social porque gravaba al consumo (con mayoría de pobres) y desgravaba al mismo tiempo a la económicamente poderosa clase alta rural. Pero desde el punto de vista político era tal vez la única salida: sin los votos de los parlamentarios vinculados a dicha clase ninguna ley aduanera proteccionista hubiera sido aprobada.

De todas maneras, el camino de la industrialización apuntaba a fundar mejor el porvenir de la nación y a independizarla de la "tutela extranjera". En este sentido y por las razones antedichas, "el modelo industrial", de todos los ensayados durante la época, se reveló como el más promisor.

PARTE III
EL URUGUAY PASTORIL ENJUICIADO EN SU ESENCIA: LA PROPIEDAD DE LA TIERRA

Capítulo I
Las críticas al régimen de tenencia de la tierra

1 — Introducción

Era evidente que, en cuanto los que enjuiciaban el exclusivismo pastoril del Uruguay prosiguieran el razonamiento hasta sus últimas consecuencias, iban a concluir criticando al latifundio, ya que la ganadería que se practicaba en el país, extensiva, conducía directamente a él.

Todos lo advirtieron. El estudiante de derecho Pedro Figari lo expuso en su tesis de doctorado en 1885:

"Recorriendo la campaña se observa que cada estanciero necesita una o dos leguas de campo para dedicarse convenientemente a la ganadería, y que, a medida que adelantan, dan mayor extensión a sus estancias, sin que les preocupe la multiplicación de sus productos conseguida por los medios avanzados del arte industrial" (713).

Pero aunque esta evidencia convenciera intelectualmente, hubiera carecido de trascendencia histórica si un grupo social no la hubiera hecho suya. Las críticas al destino ganadero de la República fueron el punto de vista de los políticos civilistas; la derivada crítica al latifundio también partió de ellos y combatieron por imponer ambos conceptos.

No se trató de un movimiento que surgiera de la estructura partidaria tradicional, sino de una actitud vinculada a esa generación patricia dedicada profesionalmente a la vida política desde 1870 por lo menos; casi toda ella integrada por abogados, licenciados en jurisprudencia o intelectuales (Carlos María Ramírez, Aureliano Rodríguez Larreta, Carlos María de Pena, Angel Floro

Costa, Andrés Lamas), desprovistos de lazos directos con la propiedad territorial, o por haberla perdido, o por no haberla gozado nunca. Ello facilitaba cierto desasimiento; una base para que los razonamientos que partían de la crítica a la ganadería llegaran con limpieza hasta su última consecuencia: la crítica al régimen de tenencia de la tierra, y en particular, al latifundio. (*)

Pero debemos valorar con justeza este aspecto de su ideología. Se trató en la mayoría de los casos de un juego intelectual que la clase alta rural permitía a los dirigentes de la nación mientras fuera simplemente eso: dialéctica pura. En cuanto se deseara pasar al campo de la acción (como en más de una oportunidad lo intentó Angel Floro Costa con atrevidos proyectos de ley), la prudencia de Representantes y Senadores demostró que lo que muchos de ellos decían y escribían en libros, revistas o al calor de la vida parlamentaria, no estaban dispuestos a llevarlo a la práctica. En este sentido fue paradigmática, como después analizaremos, la actitud de Carlos María Ramírez.

Mas, de cualquier manera, sentaron un precedente que habituó a los políticos del Uruguay del futuro (en especial al "batllismo" de comienzos del siglo XX) a mirar con ojos críticos toda la organización de nuestra propiedad territorial.

2 — El juicio al latifundio

Existía en el Río de la Plata una tradición antilatifundista que partía de dos supuestos; uno, la realidad que se observaba con todas sus implicancias sociales y económicas negativas; el otro, la aprehensión intelectual que de esa realidad hicieron las autoridades coloniales españolas en cuanto les interesaba: el latifundio conducía a la pérdida de estas colonias pues las despoblaba y debilitaba su capacidad económica (714). Esa tradición que llevó nada menos que a la formulación (y puesta en práctica) durante la Revolución, del Reglamento Provisorio del 10 de setiembre de 1815, se mantuvo siempre viva porque los hechos permanentemente la alimentaban.

Cuando convino a los políticos urbanos en los comienzos de la organización nacional rioplatense, fue revitalizada. Ya lo mencionamos al reseñar las críticas al exclusivismo pastor: el ele-

(*) Ese mismo desasimiento, ese mismo ponerse por encima de la realidad nacional para juzgarla, explica su adhesión a los partidos de principios (Andrés Lamas, Carlos María Ramírez, Aurelano Rodríguez Larreta), aunque en los últimos años de sus vidas la tradición los envolvió de nuevo e ingresaron en las dos banderías que nutrían la vida política nacional (Carlos María Ramírez, colorado; Aureliano Rodríguez Larreta, blanco). En realidad, se trata de hombres cuyas opiniones importan —dejando de lado toda apreciación de talento personal, que lo hubo— por el papel relevante y casi monopólico que alcanzaron en la vida política durante los comienzos y el auge del civilismo.

mento culto de las ciudades capitales del Río de la Plata vinculado a la actividad comercial en forma directa o por asesoramiento profesional, buscó que el destino de las nacientes Repúblicas cayera en sus manos. Halló de inmediato un rival: el caudillo rural con prestigio militar. Y todos sabían —los españoles más de una vez lo habían también manifestado— que el poder de los grandes caudillos provenía tanto de su fuerza militar como de su posición económica. Uno de los Ministros de Bernardino Rivadavia, Julián Segundo de Agüero, explicó el mecanismo en el Congreso de 1826, defendiendo el régimen enfitéutico ideado por su jefe político:

"...*facilitaba el establecimiento de nuevos ganaderos porque*... *el dinero que antes necesitaban para comprar las tierras, podían emplearlo para compra de ganados; y esto era sumamente ventajoso, porque permitía que se establecieran como ganaderos personas honorables y de aptitudes, que no podían hacerlo por escasez de capital, aumentando así el número de trabajadores independientes; creando la concurrencia que es un grande elemento de mejora y disminuyendo los inconvenientes políticos y económicos de la concentración, en pocas manos, de la cría del ganado, que era la fuente*... *de la riqueza pública, y la única ocupación de los paisanos que venían a quedar, por ese motivo, en la dependencia absoluta de los propietarios territoriales y de los grandes estancieros*" (715).

Para impedir el triunfo del caudillismo, la oligarquía urbana porteña y unitaria deseaba privarlo de su base económica: la gran propiedad. La hueste del caudillo era la hueste del gran propietario; desaparecido éste, carecía de fuerza aquél (*).

Todo lo que ya dijimos sobre los orígenes y el desarrollo de la ideología anti-pastoril en el Río de la Plata se aplica de nuevo en este caso. Tradición española que recoge, porque le conviene, el grupo culto de las ciudades del Plata; influencia en la joven República Oriental de los emigrados unitarios refugiados en Montevideo cuando la tiranía rosista; reacción similar de los grupos cultos urbanos de Buenos Aires y Montevideo frente a una realidad que era la misma en las dos naciones; igual finalidad política buscada: destrucción del poder rival del caudillo.

Juan Carlos Gómez, el oriental más influido por la corriente

(*)Aunque es claro que estamos exponiendo un pensamiento ajeno, conviene precisar que, aún reconociendo validez al enfoque unitario aquí transcripto, no necesariamente los autores de este libro participan por completo de él. Pensamos que el fenómeno del caudillismo es demasiado complejo como para reducirlo a una explicación unilateral. De cualquier modo, y eso es lo que nos interesa en este capítulo, esa interpretación unilateral actuó en nuestra historia con la fuerza que tienen las ideologías y fue la base más frecuente de la hostilidad de los grupos cultos urbanos a la gran propiedad. Tampoco nos interesa, en este momento, si existió una relación positiva entre lo que algunos unitarios pensaron y luego, desde el sitial presidencial, Rivadavia hizo. Que la aplicación de la enfiteusis consolidó a la clase alta rural porteña está probado. Pero lo que nos importa destacar ahora es la ideología pura de ese grupo político y ella era hostil a la gran propiedad.

unitaria porteña, sostuvo desde un periódico montevideano, "El Nacional", en 1857:

"*...lo que la venta de tierras* [públicas] *puede y va a traer, si la Legislatura no lo remedia, es la especulación, es el monopolio de la tierra, evidente ya en mucha parte, que impedirá la población y la explotación del trabajo*".

"*La venta de tierras nos amenaza con un feudalismo, con un patriciado territorial creado por el monopolio de los compradores, contra el cual lucharán furiosamente los intereses que se verán contrariados en sus aspiraciones legítimas*" (716).

Evitar el "feudalismo" y la creación de un "patriciado territorial", era evitar el caudillismo. Pero también para Juan Carlos Gómez y la mayoría de las fuentes que analizaremos, facilitar el mejor cultivo, el aumento y la diversificación de la producción que sólo podía hallarse en la mediana propiedad. Incluso evitar el "feudalismo" era garantizar la paz pública, pues de esa forma la cuestión agraria, fuente permanente de perturbaciones en toda la historia de los pueblos, se eliminaría:

"*No adoptándose esas precauciones* [vender con buen criterio la tierra pública], *tendremos en lo futuro la lucha implacable de los señores feudales que se habrán apoderado de la tierra por un monopolio fraudulento, y de los poseedores o intrusos, que habiéndola ocupado por necesidad, se sublevarán contra el fraude de la compra*".

"*Y la imprevisión de los legisladores habrá arrojado el porvenir del país en esas cuestiones socialistas, que tienen por origen un grande escándalo. Las guerras civiles de Roma, en la antigüedad, y las guerras civiles de Francia, en nuestros días, nos muestran palpablemente cual es el término forzoso de esos fraudes territoriales que crean una especie de feudalismo en pugna con la democracia*".

"*La cuestión de tierras públicas es gravísima. Ella afecta siempre, durante siglos, la existencia de los pueblos*" (717).

Y como la realidad no se modificaba con el correr del tiempo sino que algunos de sus rasgos se acentuaban para empeorar, la ideología antilatifundista no desapareció del país. En el discurso que pronunció Carlos María de Pena al inaugurar sus clases en la Cátedra de Economía Política en la Facultad de Derecho en 1876 —el año del ascenso del Coronel Latorre y del triunfo de la clase alta rural— el flamante profesor, (miembro ponderado de la Asociación Rural del Uruguay), atribuyó al predominio de la gran propiedad casi todos los males que hasta ese instante al menos había padecido el país: la miseria, la guerra civil, la despoblación, la exigua productividad.

"*...la propiedad territorial ha quedado en pocas manos que no han sabido o no han podido explotarla, estableciéndose de este modo la inmovilidad y su esterilidad relativas al suelo*".

"*La pequeña propiedad, una de las bases más seguras y duraderas del progreso político y económico de los pueblos porque desarrolla el espíritu de independencia, porque reclama una actividad, un celo, una vigilancia constante, porque fortifica y rege-*

nera al hombre... porque le impone el ahorro, la previsión, la economía, porque le hace amar la paz, la tranquilidad y el orden; la pequeña propiedad no ha existido ni existió desde el principio de nuestra campaña, y tardíamente ha empezado a aparecer, a medida que la ley de las sucesiones y el desarrollo de la población alteraba paulatinamente la distribución de la riqueza...".

"Al lado del gran propietario quedaba una turba parásita, ignorante, destituida de conocimientos, pero abnegada, sufrida y enérgica; quedaban grupos de población flotante sin residencia segura, sin estímulo y sin esperanzas de mejora, alejados de aquellos vínculos duraderos de familia... formando un hogar movedizo y atormentado por las necesidades más apremiantes de la vida orgánica" (718).

Porque cuando la pequeña propiedad triunfe, *"entonces el paisano habrá dejado de ser el árabe errante y será el pequeño propietario, el ganadero inteligente, el agricultor mecánico. Habrá abandonado para siempre el chiripá del indio, y cambiado el fierro de la lanza por el reluciente arado de acero, el débil y reducido rancho de terrón por la vivienda de azotea modelada a capricho por la arquitectura moderna".*

"...será esta tierra una imagen del cantón suizo... será un país activo. Como en Zurich la vida hervirá aquí en todas las venas porque la democracia será un hecho y no un vano escrito, una figura retórica, un rótulo mentido en las tapas de una Constitución" (719).

* * *

Al producirse la crisis de la ganadería criolla a partir de 1886, la tradición antilatifundista recibió un fuerte impulso. ¿Acaso los grandes propietarios no eran los culpables, por desidia o incapacidad, de la mala calidad de nuestras carnes, lo que impedía su venta en el mercado europeo? ¿Acaso los grandes propietarios al cercar sus estancias no habían condenado a la desocupación y la miseria a esa masa de población errante que de nuevo podría servir de fermento para las revoluciones? Y entre los más preocupados por el destino democrático de la nación, surgió otra pregunta más, ¿acaso el inmenso peso económico de los grandes propietarios y la consiguiente influencia política no impedían, como lo dijera Carlos María de Pena en 1876, que la democracia fuera un hecho real?

Entonces los hacendados comenzaron a oir con asombro cómo ese patriciado sin tierras que monopolizaba la vida política nacional, utilizaba todas las tribunas (la prensa, la Revista de la Asociación Rural, el Parlamento, la Universidad de la República) para criticar el régimen de la gran propiedad. Si el movimiento no resultó peligroso para los hacendados fue porque, a pesar de la extensión que la prédica alcanzó, la fuerza social que lo apoyó era endeble y no muy decidida al combate. Porque, si el patriciado podía gobernar, era a condición de mantener un compromiso nunca expreso pero siempre tácito con las clases dominantes del país.

Y si ese compromiso se rompía, si el patriciado deseaba pasar de los discursos a los hechos no faltarían oportunidades para provocar la caída del Gobierno. Por lo demás, la alianza social que alguna vez avizoró Angel Floro Costa entre el patriciado y las clases populares para derribar a la oligarquía de propietarios, fue sólo una fantasía producto del cerebro afiebrado de su autor. El pobrerío de la campaña no tenía —ni podía tener, dadas sus condiciones de vida y su carácter de lumpen-proletariado, para utilizar una aproximada categoría marxista— otra influencia que la que le otorgaban los caudillos cuando lo encuadraban en las revoluciones destructoras de la riqueza existente. Partiendo de él una "jacquerie" era posible, un movimiento reivindicativo coherente, no.

El latifundio fue criticado primero por su influencia política negativa sobre la vida nacional. Causaba las revoluciones y los desórdenes, como lo expresó el estudiante Pedro Figari en 1885:

"La turbulencia de los partidos políticos ha sido una rémora para el desenvolvimiento de la prosperidad nacional... Si nuestra campaña estuviera cultivada, si la industria hubiese desarrollado sus capitales en mayor escala sobre las fértiles tierras de la República, el carácter nacional arraigaría en sí los hábitos de trabajo, comprendiendo el habitante del país sus verdaderas necesidades... El motín, la sublevación y las revoluciones no encuentran elementos para producirse y desarrollarse en donde abundan el trabajo bien compensado y los capitales reproductivos, dedicados a explotar la naturaleza".

"Con una sabia organización de la propiedad llegaremos a consolidar la paz, atrayendo al proletario ocioso a buscar por medios lícitos y adecuados la satisfacción de sus legítimas aspiraciones..." (720).

Y como la población estaba en razón directa de la división territorial y el perfeccionamiento de las industrias, si la gran propiedad se fraccionaba y la producción aumentaba, la densidad de la población rural crecería y *"...el habitante de la campaña no tendrá entonces que buscar la realización de sus ambiciones en la ilícita y azarosa vía de las revoluciones"* (721).

Creemos que pocos analistas vieron tan claro como el joven Pedro Figari de 1885 (el futuro y genial pintor), la relación existente entre latifundio, miseria rural y revueltas políticas.

En 1891 la Revista de la Asociación Rural publicó una carta de Rómulo Chopitea enviada a su Gerente, Lucio Rodríguez Diez. En ella volvía a insistirse en los rasgos negativos del latifundio para el futuro político uruguayo, sosteniéndose que repartir la tierra se imponía como solución de la vida económica nacional y en particular de su vida política, si se deseaba llegar a una auténtica democracia:

"No está tampoco la gran mejora en el gran provecho que sacaría el país en mandar a miles y cientos de miles y doblemente valorizados novillos mansos a Inglaterra o Europa; mayor será la ganancia intelectual, el perfeccionamiento adquirido con la propiedad subdividida..., porque en lugar de ir dando saltos

mortales hacia la agricultura, caminaríamos por un sendero practicable y uniríamos el pastoreo a la agricultura".

"¿Nos formamos acaso una idea del daño absoluto que hacemos a nuestros ideales de desenvolvimiento político, dentro del sistema republicano, manteniendo la propiedad enclavada en pocas manos? ¡Mejoremos todo lo que querramos la Constitución, pero cuidado! si no formamos elementos que más adelante practiquen y hagan verdad una constitución reformada en preciosos ideales".

"La repartición de la tierra se impone en economía y en política. No el reparto de la heredad, despacioso y rutinario, puesto que queda en el elemento pastoril primitivo, sino ante esta demanda creciente de mejoramiento en las condiciones de nuestra vida civil, con la ley de Tierras, bien y oportunamente pensada para que nuestra soberanía no se pierda por falta de equidad en ella y haya así más y mejores propietarios..." (722).

Que la Asociación Rural diera cabida a este artículo, no sólo habla a favor de su amplitud ideológica en estos años —rasgo ya señalado— sino que también prueba la extensión que había alcanzado el movimiento crítico hacia la gran propiedad, siendo el caso de Rómulo Chopitea uno de los más interesantes pues su juicio adverso al latifundio se hizo partiendo de una concepción agropecuaria y no, como era lo frecuente, desde la postura agrícola. Chopitea, a diferencia de la mayor parte de los críticos de la gran propiedad, no renegó de la ganadería para dar los "saltos mortales" hacia la agricultura. Deseó el perfeccionamiento de la vida económica nacional dentro de la ganadería agronómica productora de "novillos mansos"; y la plena vigencia del "sistema republicano" y la igualdad consiguiente entre los hombres, mediante una "Ley de Tierras".

Pero el latifundio fue criticado, sobre todo, por su influencia negativa en el plano económico.

Lo sostuvo también Pedro Figari en 1885:

"Queda... dificultada la introducción de un sistema industrial más perfecto [en la ganadería] *a causa de la considerable extensión de los campos de muchos propietarios, que exigen grandes capitales aventurados en una empresa de incierta y tardía solución"* (723).

"...se ha objetado que no es posible sembrar esas inmensas extensiones de tierra que ocupan los ganaderos sin hacer gastos enormes, y que no los compensaría jamás el resultado de la empresa".

"Esta objección tiene su asiento precisamente en el atraso de nuestra ganadería y en la notable desigualdad de la división territorial. Los dueños de grandes áreas no tienen mayor interés en el aprovechamiento de todo su campo, puesto que consiguen pingues beneficios, cualquiera que sea la salida de sus productos en el mercado...".

"La razón de esta indolencia tan perjudicial estriba en el defectuoso fraccionamiento del suelo. Regularizando la distribución... se obtendrá, luego, la implantación del perfeccionado siste-

ma europeo en esta clase de industria, puesto que en virtud del mismo adelanto tendrán que aprovecharse todas las calidades y fuerzas productivas de la tierra..." (724).

El problema del tamaño del fundo conspiraba contra el aumento de la productividad. La inversión requerida era cuantiosa y el manejo de la empresa se tornaba casi imposible para un solo hombre. Por otro lado, aunque la renta fuera porcentualmente débil, se calculaba sobre una extensión tan grande de tierras que rendía igual "pingües beneficios" al propietario. ¿Es que hoy en día los economistas sostienen algo más certero que estos viejos conceptos de Pedro Figari?

En 1888, en ocasión de discutirse en la Cámara de Representantes la propuesta de colonización de Benjamín Victorica y Urquiza por la cual, como se recordará, se facultaba a la Empresa a expropiar 200 leguas de tierras fronterizas, se desarrolló un debate en el cual dos diputados, uno colorado (Nicolás Granada) y el otro constitucionalista de momento, pero blanco de antes y con posterioridad (Aureliano Rodríguez Larreta), expusieron el derecho de la comunidad a expropiar las tierras mal cultivadas y despobladas de la frontera para defender la nacionalidad. Dijo Nicolás Granada:

"...se establecen estas dos grandes potencias una enfrente de la otra: el derecho de propiedad y el que tiene la comunidad representada por el Gobierno para tomar al particular todas aquellas propiedades que pueden ser utilizadas para el fomento, bienestar y grandeza del país y... ¿es posible que el Estado se cruce de brazos ante esta imposibilidad que se le pone por medio, traducida en afectos personales que tienen sobre el territorio los que han nacido y lo cultivaron, una porción de cosas respetabilísimas, pero que no son más respetables de seguro, que la grandeza de un país, que es la grandeza y el porvenir de todos?".

Aureliano Rodríguez Larreta fue más incisivo y directo en su crítica a la gran propiedad fronteriza:

"La sociedad tiene necesidades en ciertos casos que es preciso consultar antes que los intereses particulares... Todos conocen la grave cuestión social que ha preocupado durante los dos últimos siglos a la Inglaterra: la cuestión de Irlanda; todos saben que la Irlanda está poseida por propietarios ingleses que tienen en ella grandes territorios y el proletariado irlandés se encuentra en su propio suelo imposibilitado para trabajar, sometido cruelmente por el propietario inglés...".

"¿La Inglaterra... ha respetado el derecho de propiedad de los landlords ingleses?".

"La Inglaterra... ha establecido que los terratenientes (que así se llaman los arrendatarios de las tierras...) pagando el precio que convenga al propietario no pueden ser jamás desalojados de aquella tierra por el dueño de ella".

"Véase si esta es una limitación, y de grave importancia al derecho de propiedad. ¿Por qué? Porque hay un interés social que exige esa limitación, y porque ante el interés social, todos los

intereses particulares tienen que abrir el camino y dejarlo pasar...".

"Y aunque la situación de Irlanda tiene carácter especial, nosotros podemos tomar algunos puntos de contacto que es preciso tener presentes, y que no los hemos tenido hasta ahora. La subdivisión de la propiedad entre nosotros, el alambrado, ha dado lugar a un estado social especial, cuyas consecuencias empiezan a sentirse en nuestra campaña, ha empezado a producirse el pauperismo".

"El gaucho suelto que vivía agregado a las estancias, es un paria que no tiene donde albergarse. Es necesario... transformar al país, es necesario que el Gobierno se preocupe de dar lugar a que la agricultura se desarrolle poderosamente en nuestro suelo, para dar colocación a esos brazos desocupados; es necesario que en nuestro país no haya, en una zona extensísima de territorio como los departamentos de Artigas, Rivera y Tacuarembó, un par de cientos de propietarios, que cada uno es dueño de 10 o 12 leguas de campo; es necesario dividir esos terrenos sin herir el derecho. ¿Cómo puede hacerse y cuál es la manera de fomentar la división de las grandes propiedades y de mejorar la pequeña propiedad para que produzca lo que debe producir? Es la fundación de colonias, la fundación de colonias es un interés nacional, tal vez el más alto".

Y concluyó su discurso sosteniendo:

"Es fácil demostrar y se demuestra por los autores que se ocupan de la materia, que el derecho de los grandes propietarios y el interés social son antagónicos" (725).

Creemos que la cita es demostrativa de lo que deseamos probar. La hostilidad a la gran propiedad porque causaba la desocupación, impedía el progreso económico del país y comprometía su estabilidad política, fue un razonamiento de meridiana claridad en muchos contemporáneos. El ejemplo que a los ojos de todos se presentaba, el de Irlanda, obraba como aliciente para las soluciones drásticas. Y de la importancia asignada a esta temática una frase debemos retener que condensó la crítica a la ganadería extensiva practicada por los grandes propietarios: *"...la fundación de colonias es un interés nacional, tal vez el más alto".*

Carlos María Ramírez por su parte cuando tuvo que sostener en la Cámara su ya comentado Proyecto de Inmigración, Colonización y Agricultura de 1888, aunque con menos vigor, expresó conceptos similares defendiendo el derecho de la comunidad a intervenir en la propiedad privada de la tierra cuando el uso de ésta se oponía al progreso social:

"La más premiosa de nuestras exigencias actuales es la repoblación del país. Tenemos, pues, que satisfacerla por todos los medios lícitos, y uno de los más adecuados es la expropiación de la tierra... Mientras en las ciudades se disputa el alimento diario por una multitud que remeda las exigencias del proletariado, en los campos se ven millares de leguas incultas, y pueden designarse los sitios privilegiados donde la mano del hombre beneficia los dones de la tierra. Con seis veces menos territorio que

nosotros, con mucho menor número de ganados y en posición ribereña más difícil, surte Holanda a todo el Norte de Europa de quesos, manteca, pescado, mientras nosotros no tenemos en ese concepto nada que nos asegure un elemento de comercio".

"Y sin embargo el porvenir de nuestros intereses más vitales en el orden económico nos fuerza a tomar medidas de defensa. . ." (726).

Tales conceptos, aunque de la pluma de Carlos María Ramírez, habían sido también suscriptos por Felipe H. Lacueva, Lucas Herrera y Obes, Perfecto Giribaldi, Domingo Mendilaharzu y Francisco Bauzá.

En 1890, Angel Floro Costa dirigió otra requisitoria contra nuestros grandes propietarios y sus latifundios improductivos. Luego de sostener que el nuestro era un país donde "el amor brutal del suelo y el hecho material de su posesión se sobrepone a toda noción de derecho", comentó la apropiación ilegal por los estancieros de las tierras fiscales:

"El Estado, pues, continúa privado de su dominio en tanto que la mayor parte sino la totalidad de esas tierras permanecen incultas y son hoy como hace 50 años eriales y yermas, sustraídas a la renta y al progreso económico figurando cual los antiguos Latifundia, como factores negativos en la elaboración de la riqueza pública, y lo que es peor, obligando al gobierno de la nación, preocupado por conjurar el problema, a comprar tierras a elevados precios... cuando no a mendigarlas del egoismo de los hacendados que quizás las usurpan al Estado, cuanto este intenta entregarlas a la colonización" (727).

En 1894 volvió a los mismos argumentos y recordó al teórico del problema agrario en la España del siglo XVIII, estableciendo un curioso lazo entre la actualidad de su presente y la época colonial:

"[Los ocupantes de la tierra fiscal] ...*que ningún sacrificio han hecho para conquistar la tierra que detentan —ni para mejorarla— ni siquiera regar su cultivo con el sudor de su frente, pues la conservan en el mismo estado en que estaba cuando la usurparon o heredaron de sus mayores, esto es, como campos de nómades —viva imagen del antiguo baldío que era según Jovellanos, la afrenta y la decadencia de España— y la mantendrán en el mismo estado, mientras una política sabia y previsora no cambie este deplorable estado de cosas que sustrae la mitad del territorio nacional a la producción y a la renta"* (728).

Era tan notorio que el latifundio resultaba improductivo que hasta los viajeros recién llegados lo señalaron. Así lo hizo el norteamericano Theodor Child en 1891:

"Muchos ricos estancieros viven en sus dominios una existencia sin ningún bienestar. Estos propietarios poseen muchas leguas de terreno, donde viven como vivían los patriarcas antiguos... Es de imaginar que estos estancieros tienen su puerta cerrada al progreso; ejercen su industria pastoril sin cambiar nunca nada de su manera de ser, indolentes, apáticos, descansan sobre la naturaleza y no la despiertan de su torpeza sino cuando se trata de

vender y de tocar el dinero. Jamás consentirán en subdividir sus tierras ni arrendar una parte. Es sobre todo en el espíritu conservador de los propietarios criollos que recae la responsabilidad de la situación atrasada del Uruguay: poseen dominios inmensos a los que no dan ningún desarrollo..." (729).

Lo que revela que el destino económico del Uruguay era el tema del día durante la crisis que estamos estudiando pues el viajero se instruía en el ambiente que visitaba. ¿Acaso —y aunque parezca irónico— no fue el propio Presidente de la Sociedad Rural Argentina el que nos aconsejó en 1893 "subdividir la propiedad"? En carta dirigida a Domingo Ordoñana, vicepresidente de la Asociación Rural del Uruguay, estampó Estanislao Zeballos conceptos en los que buscó el origen de la crisis oriental:

"La crisis uruguaya difiere pues esencialmente de la argentina, porque es orgánica, porque el país se había lanzado a una vida cuyas necesidades son superiores a sus fuerzas productivas, que están agotadas dentro de su capacidad propia. Este fenómeno no depende de la población... Ella es laboriosa, sufrida y sobria. Las causas residen en el estado o sistema industrial y en la extensión considerable de la propiedad agraria, de suerte que la explotación de un país pequeño está confiado a pocas manos. La fórmula debería ser, al contrario, país pequeño explotado por muchos. La subdivisión de la propiedad aumenta rápidamente su producción. En efecto, una legua de campo con 6.000 ovejas y 1.500 vacas, permite vivir poco más que al día, mientras que ese mismo terreno admite por lo menos de 40 a 60 chacras, cuyo producto anual medio no sería menor de mil pesos. El fenómeno se observa prácticamente en Entre Ríos...".

Si hasta para el Presidente de la Sociedad Rural Argentina "la división de la propiedad" eliminando el latifundio era la solución profunda que la crisis uruguaya requería, no es de extrañar que en alguna pulpería de campaña llegaran a cantarse los versos que Estanislao del Campo compusiera en 1870:

"Vaya largando terreno;
Sin mosquiar, el ricachón,
Capaz de puro mamón
De mamar hasta con freno;
Pues no me parece bueno
Sinó que por lo contrario,
Es injusto y albitrario
Que tenga media campaña,
Solo porque tuvo maña
Para hacerse arrendatario".

"Si el pasto nace en el suelo
Es porque Dios lo ordenó
Que para eso agua les dió
A los ñublados del cielo
Dejen pues que al caramelo
Le hinquemos todos el diente,

Y no andemos, tristemente,
Sin tener en donde armar
Un rancho para sestiar
Cuando pica el sol ardiente" (730).

Pero era difícil que la clase alta rural dejara que "al caramelo le hinquemos todos el diente". La tierra estaba monopolizada en pocas manos y seguiría estándolo. Las críticas al latifundio sin embargo, hicieron reflexionar a más de un oriental.

3 — La apropiación de la tierra no es un derecho individual, sino del Estado. Las ideas de Andrés Lamas en 1883

En 1883 Andrés Lamas publicó en la Nueva Revista de Buenos Aires una serie de artículos reivindicando la enfiteusis rivadaviana de 1826. Comenzó criticando a los estudiosos de los problemas económicos rioplatenses por preferir beber en fuentes europeas, abandonando las más ajustadas a nuestra realidad que habían surgido de ella misma. Esta revitalización del viejo pensamiento de Bernardino Rivadavia sobre el uso de la tierra resultó muy actual en un momento en que se debatía por todo el Río de la Plata el destino final de las tierras públicas. No cabe duda que, cualquiera fuera el origen y las motivaciones de la enfiteusis de 1826, remozarla en la década de 1880-1890 tenía un sentido histórico muy diverso del original.

En primer lugar, y en el Uruguay sobre todo, porque las tierras públicas estaban ocupadas en su totalidad (y en una porción importante, ilegalmente). En segundo lugar, porque está nueva situación —a la que Rivadavia no se enfrentó en la misma medida que lo debía hacer cualquier gobierno rioplatense en 1890, por ejemplo— tornaba la idea rivadaviana expuesta por Andrés Lamas en un pensamiento radical y revolucionario.

No era extraño que en el Río de la Plata surgiera ese tipo de teoría. Aunque las constituciones argentinas y la oriental de 1830 habían definido el derecho de propiedad privada como sagrado e inviolable, era muy reciente todavía en 1880 o 1890 la historia de la adquisición de tierras por parte de los particulares como para que la tradición la sancionara con el mismo carácter sagrado que le otorgaba en la vieja Europa. El relato de los fraudes, los nepotismos, los favoritismos, los simples robos de títulos, era conversación cotidiana en los estudios de los abogados rioplatenses desde que nuestras naciones comenzaron a organizarse. Y aunque hacia 1880 podía darse por concluida la etapa de la apropiación privada de la tierra en la República Oriental —ya no restaba campo sin dueño— el pasado estaba todavía demasiado vivo como para que esa apropiación recibiera la sanción casi divina que

pretendieron imponer los estancieros sobre la propiedad privada (731).

Ya Andrés Lamas en 1883 advirtió la diferencia entre el concepto sobre la propiedad vigente en Europa y el vigente en la nueva sociedad americana:

"En la tierra apropiada y poblada, el régimen territorial antiguo es poderoso, porque se apoya en la autoridad de los derechos y de los hábitos tradicionales y en las fuerzas vivas de los intereses existentes que de él proceden... (esto sucede en Europa). [Pero]. *En materia de mejoramientos sociales... la cuestión se simplifica singularmente trasladándola, esto es, buscando su solución en países nuevos. A los antiguos intereses, a las antiguas ideas, se les abandona la tierra antigua... La primera de todas las innovaciones es la del suelo; esta trae necesariamente todas las otras. Los derechos adquiridos no emigran... los privilegios... no se aventuran, emigrando a una tierra nueva... En una sociedad que no tiene pasado, el pasado no se lleva en cuenta para nada"* (732).

El desprestigio de la propiedad privada era natural en la América sin tradición burguesa. Repetimos: su origen casi siempre fraudulento era muy cercano como para que pudiera considerarse sagrada e inviolable. El pasado, de tan inmediato, la condenaba, al revés de lo que sucedía en la vieja Europa. ¿Acaso un abogado oriental no pudo escribir en 1890 sin que nadie lo desmintiera?:

"¿Qué decir de una Nación como la nuestra adónde hay 15 orígenes distintos por lo menos de títulos, donde los pilotos mayores que practicaban las mensuras eran otros tantos ignorantes o defraudadores del Fisco cuyas cuerdas elásticas medían casi siempre leguas por cuadras y contribuían a legalizar el dolo y la usurpación? ¿Donde, además de eso y no contentos con eso, los usurpadores se apropiaban por lo general otro tanto de las tierras con el mismo título y las vendían o trasmitían por herencia, donde la ocupación atentatoria a título de sobras ha solido ser por lo general, tanto o más grande que el área legítimamente adquirida —donde todo enfiteuta se consideraba dueño de la tierra, defraudando del cánon al Fisco...?" (733).

Y el abogado tenía por qué saberlo ya que su padre, Jaime Costa, había sido piloto mayor de la armada española.

Aún en 1890 uno de los mayores motivos aducidos por los capitalistas urbanos para no conceder dinero, ni siquiera en hipoteca, a los hacendados, era la inseguridad de sus títulos de propiedad, llenos de vicios y apropiaciones indebidas. La advertencia que en 1857 formulara Juan Carlos Gómez a nuestros terratenientes todavía tenía vigencia legal (aunque tal vez ya no social ni política ante el fortalecimiento de la clase alta rural):

"Tengan cuidado todos los que negocian en tierras entre nosotros. Vean a quien compran y como compran. Año más o año menos, el Estado ha de reivindicar las usurpaciones inmorales que se hagan de su territorio. No ha de preguntar al que tenga las tierras, si es primero, segundo o tercer poseedor, porque el dueño recobra su cosa de cualquiera que la tenga, según las leyes que

rigen el dominio. Les quedará el derecho de reclamar contra el que les vendió, si tiene con que indemnizarlas, pero ninguna acción les será reservada contra el Estado..." (734).

El asalto radical a la ciudadela terrateniente protagonizado por Andrés Lamas y Angel Floro Costa, además de vincularse a toda la ideología antilatifundista ya reseñada y tener el mismo origen social que ella —un patriciado empobrecido y sin tierras—, se justificaba por los mismos rasgos de la apropiación de los campos en nuestro territorio. La propiedad no había tenido tiempo de asentarse, de adquirir carácter "sagrado". Sólo el tiempo —y éste no había corrido lo suficiente— podía consagrar el olvido de su origen.

Andrés Lamas en sus escritos de 1883 realizó el ataque más coherente y brutal contra el monopolio que de la tierra ejercía la clase alta rural rioplatense. Partiendo de una idea política (la necesaria igualdad entre los hombres que la propiedad privada de la tierra destruía) y de otra económica (la ganadería extensiva conspiraba contra el desarrollo económico de estos países y debía ser suplantada por la agricultura), Lamas revivió la enfiteusis rivadaviana y la utilizó para derribar todo el mundo conceptual sobre el que se apoyaba el derecho a la propiedad privada de la tierra.

Aceptó una teoría del valor agregado por el hombre a las cosas y sostuvo como Rivadavia:

"*...si el hombre puede crear individualmente un valor industrial, no puede darle a la tierra que posee o cultiva todo el valor que adquiere en el estado social, porque este valor, y por consiguiente la renta, es el resultado de las condiciones, del capital y de la labor de la colectividad en que se produce. De esta verdad se deducía que la apropiación de la tierra en vez de ser un derecho del hombre en sociedad, debía reservarse al Estado. Y esta deducción era correcta, porque nadie puede tener derecho para apropiarse de lo que no produce su capital ni su trabajo; y el Estado, representante de la sociedad que crea, en su máxima parte, el valor y la renta de la tierra, es el que tiene la potestad y los medios legales para que se establezca en justicia lo que en ese valor corresponde, proporcionalmente, al capital y al trabajo del individuo y de la comunidad, dándole a cada uno lo que es suyo*" (735).

Como Andrés Lamas no era un teórico que elaborara doctrinas en el vacío, añadía que si esto podía resultar difícil de comprender para los pueblos que practicaban la agricultura (ya que en ese caso los propietarios, aunque por error, podían aducir que habían agregado valores al suelo, cultivándolo), era absolutamente cierto en pueblos pastores como el nuestro donde los propietarios no habían agregado al suelo un solo valor, y todo lo que éste significaba como tal, lo debía a los progresos de la comunidad (736).

¿Qué sucedía en una sociedad donde se admitía la injusticia de la apropiación individual de la tierra y en particular en una sociedad como la rioplatense? Al vender las tierras fiscales a los particulares:

"...el país entrega a la codicia y a la ignorancia [de éstos], *la población y la cultura de sus tierras; les entrega su destino, contrariándolo en el presente, oscureciéndolo en el porvenir... nos desposeemos de esas... tierras, las entregamos a la especulación, al agio, al egoísmo, y a la usura de los particulares que en el presente dificultan su población y su cultivo, encareciéndola para los cultivadores, por un monopolio prematuro e inútil que puede producir en el porvenir, sobre el suelo americano, todas las dificultades, todas las perturbaciones y los dolores de la Irlanda"* (*).

Y luego de recordar la frase de Plinio en la historia romana —Latifundia perdidere Italiam— (737), Andrés Lamas volvió a insistir en que la crisis económica atravesada por las naciones del Plata y la unilateralidad de su exclusivismo pastoril, tenían como causa originaria la apropiación individual del suelo. Dejado al criterio personal la utilización de la fortuna social que es la tierra, el individuo la usa según su interés personal (que puede consistir incluso en no cultivarla o no usarla de ninguna manera).

"Si a los particulares les conviene mantener la tierra despoblada e inculta, porque la ganadería les produce mayor o igual provecho con menor capital y menor trabajo, el interés general, que consiste en el aumento de la población y en el cultivo del suelo, queda sacrificado, aunque ese sacrificio sea el de la fuerza, el de la riqueza, el de la civilización nacional".

"El mal no proviene de que los individuos consulten y sirvan sus intereses personales; no puede pretenderse que no lo hagan; al contrario, conviene estimularlos...; pero la sociedad debe tener, dentro de la esfera de los intereses generales, la misma independencia y las mismas garantías que tienen los particulares dentro de la suya".

"Para tenerla, la sociedad no debe poner en manos de los particulares lo que siendo naturalmente de propiedad común, debe conservarse bajo el dominio directo del Estado, para que los intereses generales no queden supeditados o absorbidos por los intereses individuales...".

"El Estado —cualquiera que sea su gobierno— está directamente interesado en el aumento de la población, en su bienestar, que es un elemento de orden y de sosiego; en el cultivo del suelo, y en el aumento de sus productos, que se representa en el crecimiento de la renta pública" (738).

La vieja idea liberal de que existía una armonía profunda entre el desarrollo del interés particular de los individuos y la felicidad de la comunidad era desechada por Andrés Lamas a la vista de lo ocurrido en el Río de la Plata. Sólo el Estado, representante de la comunidad organizada, era el legítimo propietario de una riqueza natural y no creada —la tierra— y por consiguiente el único capaz de armonizar el interés individual con el acrecentamiento de la riqueza social.

(*) Advertirá el lector no sólo la igualdad del ejemplo irlandés, sino incluso la similitud conceptual con palabras ya citadas de Carlos María Ramírez y Aureliano Rodríguez Larreta en años posteriores.

¿Cómo hacerlo? La enfiteusis rivadaviana era la solución (*).

"La legislación agraria rivadaviana... tenía por base la conservación del dominio natural y directo del Estado sobre las tierras públicas, que declaraba inalienables".

"Conservando con la propiedad, la libre disponibilidad de sus tierras el Estado podía proceder, sin recato alguno, a su mejor distribución, consultando las necesidades y las conveniencias generales, el bienestar y el aumento de la población, la extensión, la diversidad y el perfeccionamiento de las culturas, la buena distribución de la riqueza —y con ella la justicia social y las condiciones esenciales de la organización Política de una sociedad democrática".

"Mediante la propiedad de la tierra, el Estado recibía, por medio del cánon con que la entregaba al cultivo, la renta que le correspondía; y como esta renta nace del trabajo social, Rivadavia esperaba y con razón, que ella llegaría a ser con el transcurso del tiempo, la fuente única de los recursos del tesoro público, suprimiéndose en consecuencia, los impuestos que gravan al trabajo y los capitales individuales".

Si bien con criterio de estudioso Andrés Lamas añadió que la idea de ser la renta de la tierra la única del Estado no era nueva pues la habían expuesto los fisiócratas del siglo XVIII en Francia,

"...sí lo era la de reivindicar y absorber en beneficio de la comunidad la parte de la renta territorial que producía y que, por consiguiente, correspondía al capital, al trabajo y al progreso social, conservándole su remuneración íntegra al capital y al trabajo individual..." (740).

La enfiteusis conciliaba lo mejor de la propiedad privada (el interés personal por acrecentar la ganancia), y lo mejor de la propiedad social (el Estado imponía la producción diversificada, impedía el surgimiento de las aristocracias territoriales antidemocráticas, mantenía la propiedad del suelo y extraía de ella una renta que le permitía eliminar poco a poco los demás impuestos).

(*) No nos interesa aquí aclarar qué buscó en realidad Bernardino Rivadavia en 1826 con su plan enfiteútico para las tierras públicas de la República Argentina. Para Andrés Lamas fue claro —y tal vez lo fue porque deseó interpretar a Rivadavia según las necesidades de su particular presente histórico. Rivadavia, según Lamas, quería la creación de una clase de estancieros libres de la tutela de los grandes propietarios, que diversificara la producción nacional, poblando y cultivando el territorio, pagando una renta como arrendamiento por el usufructo de un bien de la comunidad, la tierra, renta que a su vez sería el principal, sino el único, de los recursos del Estado. Pero para los argentinos más cercanos a Rivadavia, como Nicolás Avellaneda por ejemplo, lo que simplemente buscó aquél fue garantizar la deuda pública que su nación acababa de contraer en Londres con las tierras fiscales. Y para ello no podía venderlas sino entregarlas en arrendamiento bajo la forma de la enfiteusis. El medio de conciliar el cumplimiento de las obligaciones de la República con el progreso de la producción creyó hallarlo en la enfiteusis. (739) Lo que nos interesa no son las razones de Bernardino Rivadavia sino cómo interpretó su teoría en 1883 Andrés Lamas. Porque cada momento histórico tiene una manera de apreciar el pasado que puede revelar tanto de éste como de sí mismo. Y creemos que la interpretación de Lamas es más reveladora de la situación rioplatense en la década 1880-1890 que de las ideas de Bernardino Rivadavia.

El contrato enfitéutico era renovable cada diez años, los derechos del enfiteuta eran trasmisibles, tenía la propiedad de los productos de su trabajo y la de las mejoras que realizara, no imponiéndosele más obligación que la de pagar un cánon o renta. Tenía el enfiteuta la estabilidad del propietario pero sin poder llegar a los abusos a que conducía la propiedad privada:

"Y dándole todo eso al cultivador, la sociedad promovía eficazmente el cultivo del suelo, porque la obligación de pagar el cánon es el medio más directo que para ello puede emplearse; y ese cánon que correspondería justamente, por la avaluación periódica a lo que los economistas llaman la renta de la tierra, le conservaba a la sociedad la propiedad de lo que produce su capital, su trabajo, el progreso social... Este sistema agrario... era una solución tan completa como feliz" (741).

La renta de la tierra, fruto del trabajo social acumulado (aumento de la población, obras públicas que se construyeran con el capital y el trabajo de la comunidad) sobre un bien dado por la naturaleza (la tierra misma), debía pasar a la comunidad: *"La renta de todos que, absorbida por unos pocos, es causa de empobrecimiento, se convertiría en un agente poderoso de progreso social"*.

Esa renta en vez de *"alimentar ocios y consumos improductivos, volvería a los trabajadores que la producen y a los consumidores, por medio de la supresión de impuestos y en forma de servicios reproductivos en beneficio común"* (742).

Y aunque Andrés Lamas planteó el problema en teoría y no pretendió extraer conclusiones aplicables de inmediato a la República Oriental —pensó al formular su estudio más en la realidad argentina donde la tierra fiscal estaba disponible todavía en grandes proporciones—, es evidente que esta teoría resultaba radical no sólo porque en el Uruguay todavía existía tierra fiscal (aunque detentada por los estancieros), sino también porque las bases de su fundamentación pusieron en tela de juicio todo el derecho de la propiedad privada.

De la idea central —base de la que partían tanto Andrés Lamas como Bernardino Rivadavia, y tal vez más el primero que el segundo— se deducía que la tierra era un bien de la comunidad cuyo usufructo podía entregarse a los particulares, más nunca su propiedad. La naturaleza la había concedido a todos los hombres y era absurdo creer que el escaso valor que incorporaba a ella el propietario con su trabajo (si existía), pudiera cambiar su situación inicial de bien de todos. Es más, en los hechos, el mayor valor que la tierra adquiría no se debía al esfuerzo privado de los propietarios sino al de la comunidad a través del aumento de la población y las obras públicas. Ese era el principio revolucionario. Cuando a partir de 1904 - 1905, las primeras corrientes georgistas comienzan a sentirse en el Uruguay influyendo en la ideología batllista sobre la propiedad de la tierra, algún publicista de comienzos de siglo recordó a Bernardino Rivadavia y Andrés Lamas como la prueba concluyente de que las ideas de Henry George no eran foráneas en el Uruguay sino que

tenían un dignísimo antecedente rioplatense (*). Era cierto y resultaba lógico. La realidad de nuestra ganadería extensiva y nuestra estructura de la propiedad de la tierra debían concluír por engendrar a lo largo de la historia oriental, pensamientos similares cada vez que se ponía en tela de juicio el uso que del destino económico nacional hacía la clase alta rural. El entusiasmo con que los batllistas de las primeras décadas del siglo XX recibieron la doctrina de Henry George, fue la prueba de que las estructuras económicas y sociales se mantenían indemnes desde que Andrés Lamas planteó en 1883 idénticos principios radicales.

* * *

Es interesante comprobar cómo consideraron los hombres públicos del período que estamos analizando algunas de las ideas expuestas por Andrés Lamas. Aunque con la timidez propia de quienes no estaban escribiendo en una revista científica sino conduciendo un país en el cual la clase alta rural tenía un peso político decisivo, varios gobernantes del civilismo admitieron que la propiedad de la tierra no era un derecho "natural", sino "un derecho de institución", y que el impuesto que sobre ella se cobraba debía abstraer todos los frutos del trabajo para radicarse sólo en ella, forma atenuada pero exacta de aplicar los principios rivadavianos.

No podemos decir con exactitud si estas ideas de nuestros políticos civilistas se debieron a la influencia, muy generalizada en la nación y en la cátedra universitaria (e incluso en la legislación de los primeros años de nuestra vida independiente), de la enfiteusis y los escritos de Andrés Lamas en 1883 que pretendieron revitalizarla. O si influyó tanto como ello —¿y por qué no más?— la realidad que se estaba observando en el Uruguay. La época que estamos estudiando coincide con la construcción afiebrada de los ferrocarriles, así como con el aumento, desproporcionado a su productividad, del valor de la tierra. No podía escapar al talento de Julio Herrera y Obes o Carlos María Ramírez, por ejemplo, que ese aumento de valor era más fruto de la especulación, del crecimiento de la población, de la seguridad que el Estado cada vez brindaba con mayor amplitud, y de la construcción de las vías férreas, que del trabajo personal de los hacendados, a los que habían calificado en más de una oportunidad como retardatarios y rutinarios.

En 1888 el senador Juan Lindolfo Cuestas mencionó en la Cámara la necesidad de promover una reforma de la Contribución Inmobiliaria para que el asiento y la percepción del impuesto resultaran más acordes con la ciencia económica. Utilizó estos argumentos:

"Es sabido que el impuesto sobre las tierras es el más regular. Así lo reconocen los más distinguidos economistas, porque la pro-

(*) En un próximo volumen será estudiado en detalle este tema.

piedad de la tierra, no es propiamente dicho, un derecho natural, es un derecho de institución".

"No se cuenta en el caso de otras industrias que requieren la labor intelectual, a la vez que capitales para obtener su producto".

"La tierra como es sabido, emana de la colectividad, y por consecuencia, está más al alcance del impuesto, y así lo han reconocido las naciones más adelantadas".

Y luego de hacer mención al típico ejemplo irlandés, al que nuestros legisladores recurrían cada vez que deseaban criticar el mal e injusto uso de la tierra por parte de los propietarios, Juan Lindolfo Cuestas añadió:

"Así es que ha sido necesario en Irlanda una ley agraria para hacer obligatorio a los grandes señores poseedores de extensas zonas de tierras a fin de ponerlas al alcance del cultivo, porque era necesario poner coto al capricho de aquellos grandes propietarios. Entre nosotros, el impuesto inmobiliario todavía puede decirse que está en la infancia. ...Considero que es necesario alguna vez entrar en la reforma de estos impuestos y efectuarla... sobre la importancia de las tierras, no preocupándose de las construcciones y plantaciones, porque indudablemente su valor es eventual, mientras que la tierra siempre lo tiene. Hoy mismo en que la ganadería está en decadencia, los campos por lo general, conservan su valor" (743).

Las sugestiones —que no otra cosa fueron— de Juan Lindolfo Cuestas resultaban concordantes en lo esencial con el pensamiento de Andrés Lamas: la propiedad de la tierra no era un derecho natural sino "un derecho de institución", de lo que deducía: a) era la fuente ideal de los ingresos fiscales, y b) por medio del impuesto elevado podía obligarse al propietario a aumentar la productividad.

El 27 de abril de 1891 en Mensaje que el Presidente Julio Herrera y Obes y su Ministro de Hacienda Carlos María Ramírez dirigieron a las Cámaras para someter a su consideración el nuevo proyecto de Contribución Inmobiliaria para el ejercicio 1891-1892, se expusieron principios concordantes en lo general con lo antedicho.

Aunque debido a la crisis general no se elevaron los avalúos de las tierras en los departamentos de campaña, el Poder Ejecutivo llamó la atención de las Cámaras:

"...sobre un hecho que será indispensable tomar en cuenta para la aplicación del impuesto territorial en los años subsiguientes".

"Ferrocarriles que en su origen cuestan ingentes desembolsos al Estado, y otros que empiezan a exigir cuantiosas garantías de interés, han valorizado de una manera excepcional las tierras adyacentes y cercanas. Los productos de esas tierras adquieren una segura vía de salida, y se hace fácil establecer en ellas industrias antes imposibles. Por razones análogas, las zonas que bañan el Plata y el Uruguay, desde Santa Lucía al Yacuy, con 12 kilómetros y medio de fondo, tienen el más alto precio en los aforos de la Ley vigente. Si tal se hace para compensar ventajas naturales

que nada cuestan al Estado, ¿por qué no proceder de la misma manera con los usufructuarios inmediatos de beneficios directamente obtenidos por el concurso pecuniario del Estado?".

La Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes en mayo de 1891, integrada por Antonio María Rodríguez, Abel J. Pérez, Jacinto Casaravilla, Perfecto Giribaldi, Manuel A. Silva y Felipe H. Lacueva, fue todavía más lejos en sus sugerencias, aunque no deseó llevarlas a la práctica ante la crisis de la ganadería. Sostuvo:

"Varios miembros de esta Comisión, sin creer llegado el momento de adoptar en nuestro país una medida análoga [recargar el impuesto a las tierras cruzadas por vías férreas], *entendían, sin embargo, que debía establecerse respecto de estas tierras, en una zona de dos o tres kilómetros a cada lado de la vía, la amenaza de un recargo de impuesto... cuando no se hallen destinadas a explotaciones agrícolas o industriales, pues siendo éstas por lo general de mayor rendimiento que la simple cría rutinaria de los ganados que hoy se practica en esos campos, el temor de la elevación del impuesto determinaría la transformación... y se obtendría a la larga por este medio, un aumento de la riqueza pública, por crecimiento en la producción que contribuiría indirectamente a hacer más llevaderas las cargas que la construcción de los ferrocarriles representa. No fue posible, sin embargo, armonizar opiniones en el seno de la Comisión sobre esta reforma, y se decidió anunciarla tan solo... como una advertencia a los contribuyentes..."* (744).

Para los políticos civilistas resultó claro en primer lugar, que la comunidad agregaba a la tierra un valor del que usufructuaba indebidamente el estanciero. También pensaron en llevar a la práctica una legislación en la cual el impuesto fuera utilizado como arma de presión para transformar la índole de la producción nacional. Aunque la timidez de que hicieron gala —timidez si comparamos su criterio con el radical expuesto por Andrés Lamas— fuera un efecto de su debilidad como factor de poder frente al inmenso de la clase alta rural, no cabe duda que ésta se sintió herida y reaccionó. No era para menos. Ambos elementos contenían, de manera latente, una peligrosa desvalorización de la "sagrada e inviolable propiedad privada" de nuestra Constitución de 1830: la renta extraída de la tierra tenía un origen más social que individual.

Capítulo II
La recuperación de la tierra fiscal

1 — Introducción

La crisis del Uruguay pastoril llevó a enjuiciarlo desde todos los ángulos. Así como Andrés Lamas atacó en sus fundamentos mismos —la propiedad privada de la tierra— a la clase alta rural, coincidiendo con los años que estamos estudiando se hizo sentir todo un movimiento reivindicatorio de las tierras fiscales detentadas por los estancieros que también los afectaba en la esencia de su poder.

Ese movimiento, de seguro más amplio de lo que aquí reseñamos, encontró uno de sus portavoces en un estudiante que debió recoger la preocupación por las tierras fiscales en las aulas de la Universidad: Pedro Figari. Pero el protagonista obsesivo ("monomaníaco" de las tierras públicas, según calificación de sus contemporáneos), el autor de proyecto tras proyecto para interesar a cuanto Gobierno tuvo la nación desde 1879 hasta 1904 (militares, civiles, colectivistas, cuestistas, batllistas) en la recuperación de la tierra pública, fue Angel Floro Costa.

Este enfoque era más directo y peligroso, por su ataque *concreto* a los hacendados, que el realizado por Andrés Lamas. Es cierto que Lamas en teoría penetraba más hondo, pues destruía el principio de la propiedad privada de la tierra. Pero sus ideas, expuestas en una revista especializada y casi técnica, nunca intentó convertirlas en acto de gobierno. Quedaron como un ejemplo más de ciencia pura a la que tan afecto resultó en los últimos años de su vida quien de político pasara al ejercicio intelectual.

Muy distinto fue el caso de Angel Floro Costa. Sus ideas siempre buscaron concretarse en actos de gobierno y como buen abogado sin escrúpulos que era al fin, vinculó todos sus numerosos planes de recuperar la tierra fiscal a proyectos reales de Bancos o Empresas que se encargarían de ello por cuenta del Estado (y si éste se lo facilitaba, realizarían ellas y el abogado patrocinante, uno de los "negocios" del siglo). Angel Floro Costa fue un tábano permanente para la tranquilidad de los hacendados que de-

tentaban tierras públicas, un quinto de todas las tierras del país por lo menos.

Con seguridad influyó en este nuevo tipo de enfrentamiento a la clase alta rural, lo que aconteció por esos años en la República Argentina. En 1876 el Presidente Nicolás Avellaneda promulgó una muy sabia ley sobre tierras nacionales mediante la cual buscó atraer la inmigración y desarrollar la agricultura. La subdivisión en lotes pequeños para chacras, el pago de las mismas en un plazo de 10 años, la posibilidad de que la colonización fuera dirigida por empresas privadas, todo ello fruto de la amplia disponibilidad de tierras fiscales en la República vecina a la vez que del deseo de diversificar su producción eliminando el exclusivismo pastoril, fue entrevisto con envidioso afán de emulación por políticos e intelectuales orientales. Es cierto, sin embargo, que a los efectos prácticos la ley de Avellaneda fracasó. Las compañías colonizadoras la burlaron apropiándose de los campos y entregándolos en su mayor parte al pastoreo. Este fracaso repercutió en la Argentina provocando un movimiento de discusión en prensa y legislatura acerca:

"*...de la forma de utilizar la porción agrícola de las tierras fiscales en rápida desaparición. La consecuencia de ello fue una profusión de ideas, folletos y discursos... Un proyecto para relaborar y fortalecer las cláusulas de la ley Avellaneda de 1876 fue presentado en el Congreso en 1896, pero terminó rechazado... Con mayor rapidez aún se rechazó la proposición de imponer un tributo progresivo sobre las tierras ociosas o no explotadas, con superficies mayores de 10.000 hectáreas*" (745).

El mal uso que de las tierras fiscales hacían los particulares provocó en la República vecina el enjuiciamiento de todo el régimen por el cual eran vendidas a estancieros y empresas, resucitando, en el caso de Andrés Lamas por lo menos, el recuerdo de la vieja enfiteusis rivadaviana.

Pues bien, no sólo porque todos los sucesos argentinos de estos años eran observados con singular expectativa por los orientales, (muy natural si pensamos que hasta hacía poco habíamos participado de sus luchas políticas; que sufríamos casi los mismos problemas económicos y sociales; y que así como ellos buscaban nuevos modelos de desarrollo nosotros también lo hacíamos), sino además porque era corriente que políticos e intelectuales orientales —ante las vicisitudes de nuestros gobiernos— vivieran en una u otra orilla (casos de Andrés Lamas y Angel Floro Costa precisamente), es que los sucesos argentinos influyeron en la formulación del problema de la tierra pública en el Uruguay.

2 — Las ideas de Pedro Figari

Partiendo de un hecho que todos conocían, la existencia de

tierras fiscales detentadas por los hacendados, a lo largo de nuestra breve historia como país independiente se había intentado llegar a una solución que satisficiera tanto el interés estatal como el de los poseedores. Pero lo que en el pasado fue sobre todo un problema social y político —¿qué hacer con los poseedores de las tierras?— si bien no dejó de serlo durante la crisis que estamos analizando, se transformó también en un problema económico: ¿era lógico que el Estado permitiera el mal uso de sus tierras cuando todo aconsejaba variar el destino económico nacional diversificando la producción?

Fue partiendo de este enfoque que el estudiante Pedro Figari en su tesis de doctorado ya citada del año 1885, escribió:

"*Para alcanzar este desiderátum* [implantación de nuevos caminos económicos y perfeccionamiento del antiguo] *debe procurarse directamente por la ley... la división prudente de la propiedad territorial; sin coartar la libre adquisición de la tierra, la ley debe abrir facilidades a la subdivisión y regularización con arreglo a las necesidades de las familias, a la clase de industria a que se dediquen, y a las condiciones del suelo, pero siempre bajo un pie de perfecta igualdad y respetando los derechos adquiridos*" (746).

El hecho era que las tierras fiscales detentadas por los particulares estaban mal explotadas y con ello se perjudicaba a toda la comunidad:

"*Se ha dicho que alcanza a una sexta parte del territorio nacional el área de las tierras públicas detentadas... El hecho de la simple ocupación, en mi concepto, no satisface las exigencias de una buena disposición agraria. Por la calidad de esa posesión, en que falta el "animo dominantis", base esencial de toda provechosa ocupación, es tanto más necesaria la promulgación de una acertada ley agraria que deslinde definitivamente la propiedad pública de la privada... La iniciativa, el espíritu de empresa y hasta la paulatina marcha de la mejora del suelo, se entorpecen cuando no están perfectamente definidos los derechos de los poseedores de tierras. El continuo temor, la zozobra en que vive el detentador de la propiedad ajena, obsta a la realización de todo acto que ponga de manifiesto la ocupación...*" y eran esos actos los necesarios para activar la vida económica nacional (747).

En cuanto a los derechos que pudieran aducir los detentadores, Pedro Figari fue muy claro:

"*...es el caso que no tienen sacrificios no retribuidos en su ocupación, porque han sido recompensados con creces por los productos que la tierra les ha dado, y por otra parte no puede creerse que hayan poseído la tierra ajena sin provecho inmediato y alentados solamente por una futura y problemática compensación... En cualquier momento que se les considere, pues, los pobladores de tierras están indudablemente más que indemnizados de los trabajos que se impusieron, con la posesión de las tierras del Fisco*" (748).

Por todo ello elaboró un proyecto de ley mediante el cual buscó conjugar el interés de la sociedad representada por el Esta-

do y el interés de los poseedores. Con éstos se hacía dos distinciones: a) Si tenían algún título emanado del Fisco aunque imperfecto, se les concedería "graciosamente" la mitad del campo; podrían pagar con "títulos a ubicar" (Deuda pública existente en plaza y cotizada muy por debajo de su valor nominal) una cuarte parte y la otra cuarta parte volvería al dominio estatal; b) Si los poseedores no tuvieran ninguna clase de título podrían pagar con "títulos a ubicar" una tercera parte del campo, otra tercera parte en oro a precio de tasación y en 5 anualidades sucesivas garantizadas con la hipoteca del campo, la tercera parte restante volvería a poder del Estado. Se otorgaba un plazo de 6 meses para que los detentadores regularizaran su situación, vencido el cual cualquiera podría denunciar las tierras fiscales percibiendo una cuarta parte de lo denunciado, una tercera parte el ocupante y el resto el Estado (749).

El proyecto considerado a simple vista era maduro y discreto. Resolvía con inteligencia el punto crucial de todo el problema de las tierras públicas: su conocimiento. Como la jurisprudencia de la época, basada en una vista del fiscal Dr. Joaquín Requena y García en 1869, no admitía que terceros denunciaran tierras públicas, las denuncias sólo podían efectuarlas los propios poseedores, lo que las hacía ilusorias. Pedro Figari admitía las denuncias de terceros recompensándolos con la cuarta parte del área denunciada pero ni siquiera en este caso despojaba por completo al detentador. En realidad el detentador en el mejor de los casos (cuando denunciaba él mismo y poseía un título aunque imperfecto), gozaría gratis de la mitad del campo y podría comprar otra cuarta parte; y en la peor de las situaciones (cuando no denunciara él y lo hiciera un tercero) podría adquirir con "títulos a ubicar" una tercera parte.

¿Por qué, si Pedro Figari admitió que los detentadores habían recibido con creces una compensación al flaco favor que le hicieron a la comunidad ocupando estas tierras, gozando de ellas durante el período de la ocupación ilegal, ahora les entregaba áreas tan importantes? La razón es sencilla y la comprobaremos más adelante: para impedir la "gritería" entre los hacendados. Porque el problema económico de la tierra fiscal era también, en su otra faz, el problema social y político derivado del peso de la clase alta rural que detentaba la mayor parte de esos campos. Y había que resolverlo con habilidad si no se deseaba conmover los cimientos sociales y políticos del país.

3 — Las "empresas" de Angel Floro Costa y las tierras fiscales

Pero el joven Pedro Figari era un ingenuo si pensaba que

los detentadores de una tierra que ya consideraban como suya se iban a desprender de ella por el simple efecto de una ley. Una fuerza social sólo se contrarresta con otra de la misma calidad, no con un acto jurídico. Quien mejor estaba capacitado para comprenderlo (aunque luego arribó a resultados fantasiosos producto de su desbordante personalidad), era el introductor de la filosofía positivista en el Uruguay: Angel Floro Costa. Lo declaró en 1880:

"Mi criterio político y económico había sufrido una modificación radical y profunda [cuando se convirtió al positivismo] *y llegué a convencerme de que los males inveterados de la sociedad de mi patria, como los de otras muchas sociedades de Sud América, sólo podrían curarse sustituyendo la política científica a la política del empirismo. Las ciencias positivas que llegué a cultivar elementalmente, pero con verdadera pasión, fueron para mí un reflector inmenso que lo iluminaba todo —historia, problemas de actualidad, problemas de nuestra organización futura— infundiendo en mi espíritu esa tolerancia filosófica que ha campeado casi siempre en mis escritos...."* (750).

El positivismo condujo a este espíritu a un materialismo ingenuo que le permitía sin embargo, a diferencia de muchos de sus compatriotas principistas, descubrir el fondo de varios problemas nacionales:

"Y *no os engañéis: en un pequeño país como el nuestro, en el fondo de todas nuestras luchas, no hay otra causa prevalente que intereses económicos. El Lábaro de todas nuestras cuestiones no es otro, como ya lo he dicho antes de ahora en uno de mis escritos, sino el estómago... Dad todo el vuelo que queráis a vuestras fantásticas abstracciones, adornad las melopeas principistas con toda clase de anuncios y etiquetas, todo será en vano, y giraréis eternamente en un círculo vicioso mientras no resolváis los problemas primordiales de la vida, que son cuestiones de intereses materiales... La materia gobierna el mundo..."* (751).

Pensó que para enfrentar a la clase rural detentadora "de la mitad del territorio nacional" no bastaban las leyes (si se lograba alguna vez que el Parlamento las votara y el Ejecutivo las promulgase). Era necesario una alianza de las clases desposeídas de la tierra que impusiera su criterio, alianza que, observado el carácter de nuestros terratenientes, poseía un justificativo moral: sería la de los auténticos hijos del país contra la burguesía extranjera que se había adueñado del suelo.

Haciendo hincapié en un hecho real (la paulatina sustitución en la propiedad de la tierra del viejo patriciado debilitado por las guerras civiles, por el inmigrante europeo o el brasileño fronterizo), aunque no tan completo como él sostuvo, escribió en 1894:

"No hay que olvidar que nuestro país ofrece el desconsolador espectáculo de que la inmensa mayoría de los terratenientes son extranjeros, constituyendo los ciudadanos nativos, aún los de esferas superiores, la clase de los desheredados del suelo patrio, esto es la mayoría inmensa de aquéllos a quienes no alcanza los beneficios del patrimonio nacional —fenómeno desolador e irritante

que día a día debilita nuestra nacionalidad— traspasando la influencia social y económica a todo otro elemento extraño menos al elemento nacional" (752).

Tanto más necesario era despojarlos de lo que detentaban cuanto que por su misma riqueza se habían vuelto los elementos conservadores de la sociedad oriental, aquellos que:

"...son completamente indiferentes a las condiciones morales de los que gobiernan, con tal que éstas no afecten directa e inmediatamente sus bolsillos. Por esto se ha visto que estas clases [conservadoras extranjeras] *son las primeras en rodear a los gobiernos despóticos, y en mirar con marcada repugnancia toda solución fecunda que tienda a remover radicalmente las causas de tan profundos males, si ella se presenta con caracteres amenazantes para sus sórdidos intereses del momento".*

Esto, escrito en 1879, no podía referirse a otra cosa que al apoyo que hacendados y comerciantes —los dos grupos sociales donde los extranjeros abundaban más— brindaban al dictador Lorenzo Latorre. Para ser contemporáneo, el diagnóstico era certero.

Es probable que Angel Floro Costa deseara adornar sus trabajos de abogado a favor de empresas que querían apoderarse de nuestras tierras públicas, con toda esta serie de argumentos nacionalistas, pero no cabe duda que lo hizo con habilidad y partiendo de bases reales.

Siempre comprendió que para destruír el poder de la clase alta rural, a la que se enfrentó, era necesaria una alianza de las más diversas categorías sociales del país unidas por un solo rasgo común: no poseer tierras, por nunca haberlas gozado o por haberlas perdido. Aunque sus soluciones llevaran a constituir otro grupo social similar al que deseó derribar, con características incluso feudales —como observaremos— esto no invalida la profundidad de su planteo inicial: combatir una fuerza social con otra.

En 1879 en ocasión de estarse promoviendo en Buenos Aires, donde residía, una revolución contra el gobierno del Coronel Lorenzo Latorre, Angel Floro Costa estructuró una "ley de premios" para el ejército revolucionario cuya base era la entrega de las tierras públicas que detentaba la clase alta rural que sostenía a Latorre.

Pretendía, en primer lugar, ganarse el apoyo de la masa errante de la campaña, verdadera carne de cañón de nuestras guerras civiles y perseguida ahora con saña por el dictador:

"Cada una de nuestras contiendas civiles ha ido dejando sobre la superficie del país, una masa de población flotante, desheredada de la fortuna, y lo que es peor, divorciada de los hábitos de trabajo. La dictadura, persiguiendo a sangre y fuego a esas masas, a pretexto de cuatreraje y abigeo, a la vez que inmolando brutalmente a los caudillos que pudieran levantarlas, no había hecho sino aplazar con sangrientos sofismas el problema de la pacificación del país".

"Todas las causas del mal... quedaban en pie... será siempre esta falta de arraigo en nuestros moradores de campaña, que

hace de nuestras masas aduares móviles, una de las causas más hondas de perturbación política y económica en el juego de nuestras instituciones, porque donde hay brazos robustos y desocupados, hay siempre pábulo abundante para el militarismo, alimento para las guerras civiles...".

"...esas masas... era patriótico, era político, era hábil, convertirlas en un elemento de orden y estabilidad futuras... Mi proyecto tendía a esto: a convertir en propietarios del suelo, en colonos nacionales, a los servidores de la República, ofreciéndoles estímulos para que cambiasen la espada o el fusil por el arado y la tierra...".

En segundo lugar, había que lograr el apoyo de la propia guardia pretoriana del dictador que también carecía de tierras como casi todos nuestros militares profesionales. Y ello podía hacerse ofreciéndosela si cambiaba de bando político:

"El militarismo cederá... en cambio de algo práctico que lisonjee sus apetitos e intereses. Buscar ese algo, he ahí el problema económico de actualidad, ya que no podemos vencerle oponiendo la fuerza contra la fuerza. Es prudente transar cuando no se cuenta con la seguridad de la victoria. ...¿quién no ve hoy que las dos mil bayonetas que oprimen al país, constituyen una sociedad anónima industrial de primer orden que distribuye sus utilidades con arreglo al número de acciones que representa cada asociado...? Por eso yo me he inclinado... a buscar en todos nuestros problemas soluciones económicas antes que políticas... Enriquecédlos por medios lícitos si los queréis moralizar, eso dice mi escuela..." (753).

La solución era la "ley de premios a los soldados del ejército libertador" que atraería hacia él a los pobres de la campaña; haría abandonar a muchos oficiales y soldados las filas del ejército de la dictadura; beneficiaría a la vieja clase militar empobrecida en el servicio de la nación; y permitiría fomentar la colonización del país sin necesidad de recurrir a la inmigración extranjera *"cuando hay una masa imponente de población nacional que flota sin hogar y que tiene un derecho indispensable a ser preferida en la distribución del suelo".*

La ley de premios, similar a la que el General Julio A. Roca aplicó en la Argentina cuando su triunfante campaña del Desierto en 1879, ofrecía: a) Los jefes de división que tengan al comenzar la guerra el grado de Coronel, tendrían derecho a la propiedad de una legua y media de campo cada uno; b) Los Tenientes Coroneles, una legua; c) Los Comandantes y Mayores, una suerte de estancia; d) Los Tenientes primeros, media suerte; e) Los Tenientes segundos, Alférez y Sargentos primeros, cuarta parte de una suerte; f) Los jefes y oficiales que se plegaran a la revolución abandonando la dictadura tendrían opción también a estos premios; g) Todos los soldados del ejército libertador y los que se plegasen a éste del ejército del tirano, recibirían dos chacras y un solar

en un pueblo si eran sargentos, y una chacra y un solar si eran simples soldados (754) (*).

No cabe duda que la solución entrevista para sustituir a la oligarquía terrateniente extranjera podía provocar el nacimiento de otra, como que los premios se otorgaban de acuerdo al grado militar y no a normas igualitarias. Por otro lado, vincular la propiedad de la tierra al servicio militar era reditar —aunque ahora bajo el manto de un proyecto de ley— lo que siempre habían hecho nuestros caudillos con sus huestes. La solución mucho tenía de feudal y poco de republicana.

Dando muestras de una ubicuidad política excepcional, en 1883 Angel Floro Costa presentó otro plan de recuperación de las tierras fiscales al sucesor del Coronel Lorenzo Latorre, el también dictador Máximo Santos (755).

En el exordio que acompañó el plan, Angel Floro Costa volvió a expresar puntos de vista ya conocidos aunque con los retoques necesarios para no herir la suceptibilidad del General-Presidente. La primera novedad consistía en criticar la mala distribución de la tierra por sus negativos efectos económicos ("en nuestro país la industria existe apenas en estado embrionario"):

"La necesidad de aumentar nuestra población rural que es el primero de los factores del progreso de un país..., la de estimular el cultivo agrícola, cambiando paso a paso nuestras tierras de pastoreo en tierras de pan llevar, fraccionando la propiedad, y con ello aumentando el rendimiento de las tierras... la solución feliz que parece haber alcanzado el transporte de carnes conservadas a Europa, sea por el frío o por otros sistemas... todo eso unido a muchas causas... dan al problema de la tierra pública y al deslinde de la propiedad territorial un interés excepcional supremo y de actualidad".

La segunda novedad consistía en aclarar todavía más la alianza de clases que debía beneficiarse al arrebatar a la clase alta rural las tierras fiscales que detentaba. El proyecto convertido en ley, proporcionaría "medios de trabajo honesto a la mayoría de las profesiones liberales" ejercidas precisamente por el patriciado empobrecido, en especial abogados y escribanos (como que iba a convertirse la posesión de la tierra en un semillero de pleitos, según propia confesión del autor); a los que vivían del presupuesto nacional, sus clases activas y pasivas, también a menudo miembros del viejo patriciado a los que el gobierno "so pena de dejarlos morir de hambre" concedía una pensión o un puesto público mal retribuído; al pobrerío de la campaña, *"todos los que merced a nuestro vicioso sistema de distribución de la riqueza, llegan a la edad adulta sin los beneficios de la educación y la*

(*) Esta idea de vincular la propiedad de la tierra a una nueva clase de militares, sostén del orden constitucional porque todo se lo debería a él, nunca fue olvidada por Angel Floro Costa. Como tendremos ocasión de analizar en otros tomos de esta obra, a raíz de la revolución nacionalista de Aparicio Saravia en 1904, retomó los viejos principios de 1879 presentando en la Cámara de Representantes un proyecto de ley de premios al ejército legal, (el colorado), muy similar al que aquí se analiza.

cultura, y sin otras aptitudes que las que para la guerra han impreso en su espíritu nuestras disensiones históricas"; a la clase militar "*meritoria y abnegada, que ha regado con su generosa sangre, con sus privaciones y sacrificios, las libertades patrias"* y vivía en la mayor pobreza y dependencia del magro botín presupuestal; todos estos elementos recibirían beneficios directos al quitarse las tierras fiscales a quienes las detentaban.

Desdiciéndose de todo lo que políticamente había sostenido al combatir a Latorre en 1879, buscó convencer al General-Presidente Máximo Santos de que el proyecto también era beneficioso para la estabilidad de su dictadura desde el momento en que logrados estos apoyos sociales desarmaría "*...a los más sistemáticos enemigos de su gobierno —que hoy por hoy son una gran parte de las clases liberales, quizás porque su intransigencia no ha llegado a comprender que para el afianzamiento de los mismos principios liberales y el ulterior entronizamiento de las clases superiores, era indispensable que el militarismo contra el que tanto declaman, destruyera el caudillaje de campaña, representante genuino de nuestra luctuosa edad media...*".

Luego de esta completa voltereta política, Angel Floro Costa presentó al Gobierno de Máximo Santos el plan. Este consistía en facultar a terceros a que denunciaran la tierra pública poseída ilegalmente por los estancieros. El denunciante recibiría como premio la tercera parte de los bienes que descubriera. Si los ocupantes, en un plazo de dos meses luego de producida la denuncia, no manifestaban su voluntad de abonar las tierras al Fisco (podían hacerlo en 6 anualidades), perdían todo derecho a las mismas y podía sustituirlos en la compra de todo el campo el denunciante. Un artículo final, anodino sólo en apariencia, determinaba que todas las denuncias existentes archivadas en la Escribanía de Gobierno gozarían de los beneficios del proyecto. Este, como se aprecia, entregaba la suerte de los detentadores a la voluntad de los denunciantes, quienes, asesorados por hábiles abogados podrían llevar a toda la campaña la inseguridad y la conmoción. La clase alta rural tambalearía y en su lugar un nuevo grupo social, tan voraz y egoísta como el anterior, se apoderaría de la riqueza territorial. No era un plan de colonización ni de redistribución de la tierra, era un plan de despojo a quienes a su vez habían despojado al Estado. El hábil abogado que Angel Floro Costa era, comenzó con este proyecto de 1883 una serie sucesiva de embates contra la clase alta rural en los que fue patrocinado por grupos económicos casi siempre extranjeros que deseaban apoderarse —a través del mecanismo de la denuncia— de la propiedad territorial. Toda la ideología de Angel Floro Costa se venía con estrépito al suelo cuando se analizaban sus proyectos en detalle. Pero sus exordios y fundamentaciones eran una maravilla de dialéctica y preocupación por el destino del país y sus clases más necesitadas.

En 1890, como abogado patrocinante de "Otto Bemberg y Ca", presentó otro plan de rescate de las tierras fiscales bajo el nombre de "Banco de Crédito Fundario del Uruguay" (756).

Como la nueva época exigía hablar de colonización agrícola

y aumento de la población, los fundamentos del proyecto insisten en que llevado a la práctica se lograrían estos beneficios. Las bases consistían en organizar el más perfecto negociado privado para lucrar con las tierras fiscales, como que se concedía el monopolio de la denuncia al llamado Banco de Crédito Fundario. Este tendría un capital de 10 millones de pesos oro; el objetivo sería colonizar y explotar toda la tierra fiscal, estuviera o no detentada por particulares; el Gobierno le concedería al Banco la propiedad de la mitad de las tierras fiscales que éste denunciara, adjudicando la otra mitad a sus poseedores; el Banco se obligaba a colonizar esa mitad y los poseedores a colonizar la porción que el Estado mediante un moderado pago les abandonaba; como los poseedores necesitarían dinero para plantear la transformación de la estancia en empresa colonizadora, el Banco se obligaba a anticiparles préstamos con garantía hipotecaria; el Banco podría unir sus colonias con vías férreas; sólo a través del Banco se podrían efectuar denuncias de tierras fiscales.

Como habrá advertido el lector, la casa Otto Bemberg y Ca adquiría el monopolio de las denuncias y recibía gratis la mitad de la tierra fiscal descubierta. La otra mitad, como que los estancieros no podían, sin crédito, transformarla en colonias agrícolas, mediante la correspondiente hipoteca también iría a parar a la casa citada.

En 1891 actuando esta vez como Senador de la República, Angel Floro Costa hizo su cuarta tentativa contra los detentadores de la tierra fiscal. En ocasión de discutirse las garantías a conceder a los prestamistas británicos según el arreglo efectuado por el Dr. José Ellauri en Londres, Floro Costa insistió en que el fondo amortizable de la deuda debían ser las tierras fiscales:

"Un país que según cálculos autorizados, tiene aún en sus dominios 1.500 leguas de tierras feraces, que no han salido del dominio fiscal, tiene bienes, y un país que tiene bienes... no está insolvente, aunque esté en estado de moratorias, puede y debe pagar con lo que tiene. Preveo con seguridad el argumento que acerca de esto me va a hacer el señor Ministro, que es el que todos los días me hacen los ciudadanos distinguidos de su escuela política. ¡Oh! el doctor Costa tiene la monomanía de la existencia de las tierras fiscales...".

"Propongo como fondo de amortización de la deuda diferida con que podemos salvar nuestro crédito, la tierra fiscal, haciendo obligatoria para el adquirente su colonización. De ese modo, a la vez que extinguimos honradamente nuestra deuda, asociamos el capital inglés, el capital belga, el francés, el español, el italiano, en fin los capitales europeos, a nuestra prosperidad agrícola, que será nuestra prosperidad económica".

"Esos capitales dueños de los títulos de la deuda diferida, darán impulso al movimiento colonizador del país. Vendrán a buscar la tierra pagándola con títulos diferidos... Sólo la miopía cuando no sean los móviles interesados de las clases influyentes de nuestro país, su invencible espíritu rutinario puede asustarse de esta prodigiosa metamorfosis que se operaría en el país una vez de-

terminado este movimiento de especulación colonizadora. No damos nada gratis —pagamos con lo que tenemos— pero a la vez imponemos condiciones de cultivo..." (757).

En verdad, Angel Floro Costa era consecuente con una sola idea: arrebatar la tierra fiscal a los que la poseían. Todos los demás argumentos variaban de acuerdo al auditorio que pretendía convencer. Si recordamos que en 1879 se quejó con amargura que la clase terrateniente extranjera desplazaba al elemento nacional, no podemos menos que advertir la contradicción en que cayó en 1891 al sostener que "los capitales europeos" vendrían a sacarnos del marasmo económico colonizando nuestras tierras.

En la sesión del Senado del 2 de julio de 1892, presentó un proyecto sobre "Catastro Geométrico y Parcelario de la República Oriental del Uruguay" que tenía finalidades similares a las que enunció para la casa Otto Bemberg en 1890.

Luego de sostener que el Estado por sí solo no podía realizar, dado lo costoso de la operación, el catastro o registro general de las propiedades, y que "las resistencias interesadas y punibles de los mismos detentadores de la tierra pública" conspiraban contra su ejecución, se autorizaba a una empresa nacional o extranjera para hacer los trabajos. De tal forma se descubriría la propiedad fiscal "fomentando la colonización, entregando centenares de áreas incultas a los trabajos remuneradores de la agricultura y de las industrias". En compensación de sus trabajos, la empresa recibiría en propiedad "la mitad de todas las tierras fiscales que reivindique para el Estado ya sean éstas, campos, terrenos urbanos y suburbanos", y el 50 % durante 40 años de todos los impuestos que se establecían por el proyecto sobre las propiedades mensuradas, deslindadas e inscriptas en el Catastro. Además, todas las tierras que la Empresa destinara a la colonización gozarían de la exención de impuestos. Los ocupantes recibirían el 50 % de las tierras descubiertas.

La similitud con el negocio propuesto en 1890 es evidente. En realidad se trató de un proyecto de ley con el mismo nombre y apellido: Otto Bemberg y Ca (758).

En 1894, y desde un plano más modesto, ofreció en venta al Gobierno un protocolo en que constaban las tierras públicas. Manifestó haber recibido "*de sus poderdantes la honrosa comisión de proponer al Gobierno la adquisición, mediante una remuneración equitativa, de un protocolo de cuadernos de datos fehacientes sobre tierras fiscales, prolijamente extractados de los archivos que existen en las escribanías de Cámaras, de lo Civil, y de Gobierno y Hacienda por los mismos escribanos que las regentearon durante largos años, don Martiniano Mouliá y don Antonio Toribio*".

Esos cuadernos que contenían el nombre de los poseedores, el folio del protocolo o el número del legajo donde se encontraba, los límites y extensión del área fiscal detentada, el extracto de su historia, y, en fin, todos los datos y comprobantes necesarios para que el Fisco pudiera proceder a su inmediata reivindicación, revelaban la existencia de un área fiscal no menor de 1.000 leguas

cuadradas, con cerca de 100.000 varas incluso dentro de la "Ciudad nueva y novísima de Montevideo".

Conociendo las inclinaciones que manifestó el patriciado civilista por la colonización agrícola y el fracaso de ésta ante la ausencia de dinero para expropiar tierras, sostuvo que resolver el problema de la colonización expropiando encarecería la operación e impediría que los colonos pobres las adquiriesen. En cambio, si el Gobierno recuperaba *su* tierra, el problema desaparecía:

"Infinidad de colonias agropecuarias podrían trazarse bajo un plan uniforme de colonización mixta por lotes alternados para nacionales y extranjeros en las cercanías de las vías férreas —lotes que el Estado podría ofrecer a bajo precio y por anualidades a los colonos..." (759).

Fracasadas las anteriores combinaciones pantagruélicas, el abogado se conformaba ahora con vender protocolos, seguramente los mismos que utilizó como argumento para convencer a la firma Otto Bemberg y Ca. de la existencia de un negocio fabuloso en el Uruguay: la conquista de las tierras fiscales.

En realidad, más que el espíritu de lucro demostrado por Angel Floro Costa, interesa a los efectos de nuestra investigación acentuar lo importante que fue su prédica para mantener la tradición —nunca quebrada, pero que él, como uno de sus puntales "monomaníacos" contribuyó a desarrollar— en torno al necesario esfuerzo que el Estado debía realizar alguna vez para recuperar el dominio perdido sobre las tierras públicas. Así como Andrés Lamas ofreciendo una teoría radical afianzó el georgismo de los batllistas, Angel Floro Costa contribuyó a definir otro aspecto de la teoría que se revitalizó en las dos presidencias de José Batlle y Ordóñez: la necesidad de colonizar el país con la tierra detentada por los hacendados.

* * *

¿Cuál fue la actitud de los políticos civilistas ante la posibilidad de acceder al modelo agrícola a través de la tierra fiscal poseída por la clase alta rural? En general, cauta y tímida, como lo había sido su recepción del pensamiento de Andrés Lamas. En cuanto las ideas quisieran transformarse en actos de gobierno, la vigilante aristocracia territorial lo impediría.

Julio Herrera y Obes desde el Ministerio de Gobierno durante la Administración Tajes, dió cuenta de esta timidez que era, desde su posición política y social, también sabiduría.

En el Mensaje dirigido a las Cámaras en octubre de 1887, recordó que la ley de 1880 había determinado que se aplicasen a la colonización las tierras fiscales:

"Pero este arbitrio también se hizo ineficaz por la resistencia de los poseedores de tierras fiscales que invocando leyes anteriores, han pretendido tener derechos adquiridos a las tierras que poseen, amenazando con pleitos que por más infundados que fuesen, obstarían por mucho tiempo a la disponibilidad de esas tierras...".

"...el Poder Ejecutivo cree que no es posible [aplicar las tierras fiscales a la colonización] *mientras no se dicte una ley agraria que definiendo la posesión de los poseedores de tierras fiscales y deslindando de un modo claro sus derechos, haga posible disponer de esas tierras sin los perjuicios y trastornos de carácter privado, pero de trascendencia verdaderamente social, que hoy ocasionaría si se llevase a efecto..."* (760).

Ante la resistencia de los poseedores: prudencia. Tanta, que la ley agraria mencionada como aspiración, nunca fue enviada al Parlamento ni partió de éste iniciativa alguna al respecto. En una sola ocasión el Ministro de Gobierno dió un paso más allá. Cuando remitió un proyecto de ley en 1888 (ya comentado), por el cual se autorizaba al Estado a fundar colonias, éste también podría expropiar las tierras necesarias y en el caso que se descubriera que ellas eran fiscales pero poseídas, "el Estado abonaría como indemnización la tercera parte del precio". Medida discreta (que el Parlamento sin embargo, ni siquiera consideró), ya que sólo en el caso de necesitarse el área para la colonización el poseedor la perdería recibiendo como indemnización una tercera parte del precio. Prueba lateral de la discreción resultaba el abonarse una indemnización al poseedor ilegal de la tierra, seguro que para calmar sus impulsos levantiscos.

El Parlamento todavía fue más cauto. En ocasión de rechazar la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes la propuesta del señor Kans Knees para mensurar a su costa los departamentos de Cerro Largo, Durazno y una gran zona de Florida, solicitando en compensación el 25 % de las áreas fiscales que descubriera, informó:

"El proyecto falla por su base. Como lo observa la vista fiscal que obra en el expediente, mientras no se dicte la ley especial sobre prescripción de tierras públicas, no es posible disponer de las que están poseídas por particulares. Es sabido, por otra parte, que no hay ya en el país tierra baldía... No es presumible... que los poseedores actuales de tierras públicas lleguen a quedar absolutamente despojados del derecho de preminencia siempre reconocido por la legislación agraria".

Suscribían esta opinión los mismos que en 1888 estaban dispuestos a expropiar las tierras de los hacendados que no las colonizaran, pero como se acaba de probar, no a privarlos sin indemnización de las que poseían ilegalmente: Felipe H. Lacueva, Lucas Herrera y Obes, Juan Idiarte Borda, Carlos María Ramírez y Perfecto Giribaldi (761).

Cuando en 1891 el senador Angel Floro Costa mencionó la posibilidad de que las tierras fiscales pudieran ser utilizadas como garantía de la deuda externa del Uruguay, el Ministro de Hacienda Carlos María Ramírez atacó ese criterio. En sus argumentos y el diálogo que mantuvo con Angel Floro Costa, el patriciado civilista aclaró su posición en relación a los hacendados: hasta dónde estaba dispuesto a llegar y hasta dónde nunca llegaría. Fue este diálogo el que midió el grado de los arrebatos reformistas de los políticos de la época y el que llevó a los hacendados, inquietos ante tantas

posturas antilatifundistas, antipastoriles y antipropietaristas, la tranquilidad final de que del Gobierno no provendría una solución radical al problema agrario:

"El señor Ministro. — Suponiendo que los acreedores del exterior aceptasen los bonos territoriales del señor senador [Angel Floro Costa], *¿podríamos nosotros aceptar esta combinación que se proyecta?".*

"La cuestión de las tierras públicas en nuestro país es una de las más graves que pueden ocupar la atención de los estadistas, la atención de los Poderes Públicos... En el Cuerpo Legislativo hay varios proyectos relativos a tierras públicas, extensos, previsores, llenos de buena doctrina, formulados por personas muy competentes; y sin embargo, hasta ahora nuestras Asambleas se han detenido con respeto y con temor ante ese magno problema de la cuestión agraria. Han creído que es una cuestión que debe resolverse con inmenso acierto y que además debe recibir su solución en oportunidad muy especial; que es preferible dejar que el tiempo vaya resolviendo muchas de las dificultades que no sería posible resolver violentamente".

"Este es el sentimiento general del país, esta es la opinión dominante en todos los hombres sensatos; y mientras tanto el señor senador... quiere que esta cuestión que ha detenido durante cincuenta años a todas nuestras Asambleas y a todos nuestros hombres públicos, se resuelva de una plumada por incidencia de su proyecto de arreglo de la deuda externa!... Actualmente no es permitido sino la denuncia de tierras baldías, señor senador... y entre nosotros ya no hay tierras baldías, todas están ocupadas, sometidas al trabajo del hombre".

"El señor Costa. — No es cierto".

"El señor Ministro. — Porque es un grave error creer que sólo es trabajo legítimo y fecundo, el trabajo de la agricultura".

"El señor Costa. — Sometidas al pastoreo".

"El señor Ministro. — El pastoreo es una industria como cualquier otra, y en nuestro país la primera industria nacional (aplausos)".

"El señor Costa. — La más atrasada de todas".

"El señor Ministro. — ...Le admito que el señor senador tenga perfecta conciencia de que según antecedentes que conoce puedan denunciarse... mil quinientas leguas de tierras fiscales; pero esto sería precisamente lo que más me aterraría... Mil quinientas leguas... son más de la quinta parte del territorio nacional; y esto quiere decir que los propietarios de la quinta parte del territorio nacional verían de golpe comprometida su posición, su propiedad, su tranquilidad; y no serían sólo [ellos] *...serían los propietarios de todo el país que estarían bajo el amago de la denuncia autorizada por la ley..."* (762).

El Ministro de Hacienda había sostenido no hacía más de tres años (en 1888), que la economía uruguaya debía transformarse por medio de la colonización agrícola y había atacado como el que más, "el pastoreo". Pero —dicho sea en honor a la constancia de sus principios— nunca dejó entrever que la solución consistiera en despojar a los poseedores, aún cuando éstos practicaran el pasto-

reo. Defendió la expropiación, pero nunca la confiscación. Claro que, desde el punto de vista jurídico, despojar a los que detentaban la tierra fiscal no era confiscarles nada, puesto que nada poseían legalmente. Pero desde el punto de vista político y social el Ministro tenía razón: los hacendados se iban a sentir confiscados, y eso a él y a ellos los "aterraba".

El patriciado civilista gobernó la nación con un crédito abierto que a su favor extendieron las clases superiores, en particular la rural. Mientras las discusiones sobre el destino económico nacional giraran en el vacío de las Cámaras (los proyectos de colonización), o se encaminaran hacia el modelo industrial (que no hería a los estancieros donde más dolía: la propiedad de la tierra), todo estaba permitido. Si se deseaba ir más allá, los políticos civilistas sabían que no podrían. Lo explicó un estudiante de derecho en 1892:

"Todo ensayo colonizador que tenga por base la tierra fiscal es imposible en nuestro país, pues no se puede determinar su extensión disponible fijamente... y también por la grita y la protesta general que se levanta en campaña, que tanto mal produce, como igualmente por ocultarse su condición" (763).

Los hacendados podían respirar tranquilos. Aunque el Ministro admitió que tal vez ocupaban ilegalmente una quinta parte del territorio oriental, no se les iba a molestar. Mucho había costado al patriciado civilista reconquistar el poder de manos de los militares para perderlo en medio de una revuelta rural provocada por los estancieros.

* * *

Para que un ataque abierto contra el latifundio tuviera éxito, faltaron fuerzas sociales poderosas en la nación. No bastó que intelectualmente los políticos profesionalizados del civilismo comprendieran la gravedad del problema. Detrás de ellos sólo estaba el vacío social. Angel Floro Costa, como ya lo dijimos, pretendió llenarlo llamando a una alianza de las clases desposeídas de la tierra por los terratenientes. Este planteo era teóricamente ajustado —ninguna política puede triunfar sin apoyaturas sociales—, pero llevado a nuestro medio resultaba utópico. El pobrerío rural se encontraba en una situación cercana a la del lumpen-proletariado: podía provocar revueltas destructivas (como los alzamientos de Aparicio Saravia en 1897 y 1904), pero nunca atentados concientes contra el orden vigente.

El otro posible aliado era la burguesía industrial y el proletariado urbano. Por sus intereses, el primero de esos grupos en particular, deseaba una ampliación del mercado interno que la miserable condición de la población rural impedía. Y, como en un próximo tomo lo comprobaremos, muchos de ellos fueron concientes de su oposición —por lo menos teórica— a la gran propiedad que engendraba la pobreza de las peonadas y la marginalización de los "pueblos de las ratas". Mas, por estos años, tal grupo era débil y sólo podía sobrevivir, como hemos demostrado, mediante

paradojales alianzas con la clase poseedora de la tierra, pues tenía a la vez que luchar con el poderoso alto comercio importador, su más encarnizado enemigo.

El "vacío social" impidió que el patriciado pudiera modificar el régimen de tenencia de la tierra. Lo habría hecho con timidez y mesura, ciertamente. Sus integrantes no eran revolucionarios, sólo reformadores. La colonización agrícola proyectada por Carlos María Ramírez es un ejemplo de lo antedicho. Pero ni siquiera eso les fue concedido. En cuanto a modificar la situación de los poseedores de la tierra fiscal, no había siquiera que pensar en ello. Los intereses a herir eran demasiado poderosos para que unos políticos que podían dirigir la nación sólo si mantenían el orden social vigente, se atrevieran a tanto. Pues detrás de ellos, lo repetimos, no había ya nada. La revolución agraria en 1815 triunfó porque los gauchos en el Exodo y en el Ejército, reunidos y armados, habían adquirido conciencia de sus intereses. Una revolución agraria en 1890 sólo podía armar a desocupados y a peonadas dispersas. El gaucho había devenido paisano. No podía ser ya protagonista de sí mismo.

Capítulo III
Los orígenes de la ideología rural conservadora

"¿Acaso los establecimientos ganaderos no son también de utilidad pública? ¡Pués ya lo creo que lo son...! y no habrá nadie que no lo considere tal, como que ha sido y sigue siendo (por qué no decirlo?) la mina inagotable de donde el Estado ha extraído y extrae el oro con que ha venido viviendo y vive...".
(Párrafos del discurso del Representante Pedro Carve, en la sesión de la Cámara del 21 de junio de 1888, Tomo 94, págs. 329-422).

La ideología de los hacendados agremiados en la Asociación Rural estudiada en el Tomo I, cumplió una función eficaz en nuestra historia. Promovió y defendió el cambio de la ganadería criolla hacia formas más perfeccionadas e impulsó el débil espíritu de empresa de los rurales. Es cierto que al defender el derecho de propiedad —en un momento en que su defensa ante los saqueos revolucionarios podía ser también un punto de partida para la modernización— consolidó el orden existente, la estructura latifundista, fatal rémora de todo progreso. Pero en conjunto y en aquel momento, se demostró como una ideología moderna y progresista.

El enjuiciamiento al Uruguay pastoril que acabamos de reseñar contó en varias oportunidades con el concurso de la fracción más evolucionada del gremio que siempre residió en la Asociación Rural. Ella, aunque los estancieros pudieran por estos años reprocharle escasa preocupación por sus problemas inmediatos (la lucha con los saladeristas, por ejemplo), siguió manteniendo una postura intelectual amplia que la condujo a dar cabida en su Revista —como hemos comprobado— a críticas severas para la incuria de nuestros tradicionales terratenientes, y a la promoción del que hemos denominado "modelo agropecuario".

Pero la Asociación Rural no era todo el gremio, y ante el predominio de elementos urbanos en ella (circunstancia tantas veces denunciada con temor por Domingo Ordoñana), no dió la respuesta esperada a las críticas cada vez más profundas e inquietantes que de tantos lados se hacían contra la ganadería extensiva, la propiedad privada de la tierra, el latifundio y la posesión ilegal de las tierras fiscales por los hacendados.

Quienes llevaron adelante la defensa de la clase alta rural fueron los parlamentarios hacendados, hecho lógico visto que los ataques *peligrosos* contra el exclusivismo pastoril partían de ese órgano gubernativo y no de alguna especializada revista de eco-

nomía (como la de Andrés Lamas), o los fantásticos proyectos de Angel Floro Costa que muy pocos tomaban en serio.

Esta defensa obligó a la clase alta a construir una ideología conservadora del orden establecido, cosa que antes no había hecho por no necesitarla, visto la casi unanimidad con que los medios intelectuales y políticos nacionales aceptaron su papel dominante. Pero la crisis de la ganadería, que fue en parte confesión de su propia incapacidad y de las limitaciones de su actitud progresista, abrió una brecha intelectual entre ella y los dirigentes del país.

Este principio de formación de una ideología conservadora, más respuesta al ataque que elaborada por propio impulso, tiene una enorme trascendencia. Demostró, en primer lugar, que el papel que había asumido la clase alta rural desde la Asociación iba, a la larga, a cambiar de signo. Al arreciar las críticas, los rurales elaboraron un sistema de defensas ideológicas que sería la base de todas las actitudes conservadoras en la vida política, económica y social del Uruguay. Mientras hasta 1885 por lo menos, sólo surgió de ellos la reflexión crítica sobre sí mismos y el acicate para el cambio, luego de esta fecha, cuando otros grupos con entidad propia (políticos provenientes del patriciado empobrecido, intelectuales, industriales) comenzaron a juzgar su incapacidad para concluír el proceso de modernización iniciado, se cerraron sobre sí mismos más y más, formulando una teoría de defensa del statuquo en las antípodas de la que primero expusieron.

Como estudiaremos en Tomos futuros, así como el origen de muchas actitudes del batllismo radical se encuentra en este período, el origen de la ideología conservadora ruralista, paradigmáticamente expuesta desde comienzos del siglo XX por José Irureta Goyena, también se halla en estos años.

La clase alta rural debió enfrentar en el Parlamento de los años 1887 a 1889 el mayor peligro *concreto* que la amenazó: los proyectos de empresas de colonización y el proyecto de ley de Inmigración, Colonización y Agricultura de 1888, obra de Carlos María Ramírez. En todos ellos, empresas o Estado recibían (y en algunos casos transformados en ley, recibieron), autorización para expropiar los campos que sus dueños no dedicaran a la agricultura. Error fatal de nuestro patriciado fue éste, pues llevó a la confusión conceptual que con inteligencia aprovecharon los estancieros: diciendo defender la ganadería defendían el latifundio, ya que sus enemigos atacaban a éste para sustituir la ganadería extensiva por la agricultura.

El artículo 144 de la Constitución de 1830 fue el argumento jurídico más utilizado por los hacendados para oponerse a las expropiaciones. Por él se declaró sagrado e inviolable el derecho de propiedad y se reglamentó el derecho de la Nación, para expropiar, único destino: "usos públicos", única forma: recibir del Tesoro Nacional una justa compensación. La discusión giró sobre el concepto de "uso público".

El proyecto de Inmigración, Colonización y Agricultura de 1888 admitía la expropiación de las tierras adyacentes a las vías férreas y la de varias leguas a designarse en la frontera cuando

ellas no fueran espontáneamente dedicadas a la formación de los llamados "Centros Agrícolas". Criticando el proyecto, el representante Pedro Carve sostuvo el derecho de los particulares a elegir la industria que desearan; negó las facultades del Estado para expropiar obligando al hacendado a cambiar el destino de su campo; negó también la existencia de latifundios, así como la posibilidad de cambiar la faz económica nacional mediante la imposición gubernativa pasando de la ganadería a la agricultura. Todos conceptos diferentes, como se aprecia, pero que el planteo de sus contrarios le facilitaba organizar como un todo coherente. Dijo en la Cámara en junio de 1888:

"Pienso que nuestro país, pequeño en cuanto a extensión territorial, actualmente en excelentes condiciones por la división y subdivisión que ha venido practicándose en la propiedad rural, regularmente poblado, mucho y muchísimo más de lo que consideran los señores Representantes autores del Proyecto; con una zona considerable, que crece sensiblemente destinada a la industria agrícola; con otra zona de mayor importancia destinada a la industria ganadera; con terrenos auríferos, cuya importancia empieza a despertar interés...; con magníficos establecimientos fabriles...; con un crecido número de ciudades y pueblos... un país como éste, no siente... las necesidades apremiantes de contratar inmigración ni de invertir con ese objeto sumas ingentes de dinero...".

"Bastará que sea un hecho indiscutible la radicación de la paz...; que la organización policial y las garantías individuales en nuestra campaña sean tales, que impriman en el espíritu de cada hombre el convencimiento pleno de la seguridad en que reposan su vida y sus intereses... Yo destinaría preferentemente y sin limitación, los dineros Públicos al trazado y arreglo de caminos, a la construcción de puentes y calzadas, a la canalización de los principales ríos... a la adquisición en todas las secciones de la campaña de los terrenos necesarios y adecuados para construir edificios destinados a las oficinas policiales, a todo aquello que hiciera cómoda y segura la vida de los habitantes, de los industriales, de todos los hombres de trabajo, y fácil el arribo de sus productos a los mercados...".

He aquí armado ya, uno de los conceptos típicos de la ideología conservadora rural: todo dinero público gastado fuera de la protección a los hacendados y su seguridad, toda inversión que buscara algo más que el Estado gendarme o a lo sumo el Estado constructor de obras públicas, era improductiva. Caminos, calzadas, puentes, buen servicio policial, eso reclamaba la clase alta rural.

Además, el derecho de propiedad estaba en juego:

"La expropiación en este caso, y en nuestro país, y con las instituciones que nos rigen, es de todo punto inadmisible, puesto que no es un derecho del cual puedan hacer uso legítimamente los Poderes Nacionales. La expropiación... sólo puede tener lugar en los casos determinados por la Constitución, en los casos en que la propiedad particular sea requerida para usos públicos, nunca para usos de un carácter esencialmente particular. Puede expropiarse para calles, plazas o edificios nacionales, para caminos... para lí-

neas férreas y telegráficas... [Pero si se expropiara para colonizar] *sería despojar a uno de su propiedad para hacer propietario a otros, ...siempre un hecho arbitrario y atentatorio del derecho sagrado de propiedad. (Un apoyado)".*

Uso público, para el ideólogo conservador, era todo aquello que beneficiaba a los propietarios rurales (caminos, ferrocarriles, telégrafos) o no les interesaba mayormente (plazas, calles, solares para edificios) por ser la tierra urbana. Uso público nunca podía ser expropiar un campo y entregarlo al Estado o a un particular para que hiciera en él lo que el estanciero se negaba a hacer. De esta forma el derecho de propiedad seguía manteniendo su carácter sagrado y la expropiación se tornaba una figura jurídica irrisoria, casi imposible. La clase alta rural sabía que en su defensa acérrima le iba la vida.

Sobre este tema no podía transar. La propiedad privada era la base de su existencia como clase e incluso el elemento en que fundaba su poder político.

Además, si de razones de utilidad pública se hablaba, tanto o más útil a la nación era la explotación pastoril que las otras que los políticos patricios pretendían imponerle al medio rural:

"Para llegar a la expropiación, el Proyecto declara de utilidad pública la creación de Colonias. Combato esa declaración como acto injusto... Temerario sería desconocer la utilidad que existe en la colonización; pero más temeraria es y sería esa declaración a los efectos de la expropiación porque en la tierra expropiable... además de los derechos que tenga sobre ella su verdadero dueño, puede ser, por las industrias que se fomentan y desarrollan en ella, de utilidad pública, y entonces tendríamos que a título de proteger una industria, mataríamos a otra...".

"¿Acaso los establecimientos ganaderos no son también de utilidad pública? ¡Pues ya lo creo que lo son...! y no habrá nadie que no lo considere tal, como que ha sido y sigue siendo (por qué no decirlo?) la mina inagotable de dónde el Estado ha extraído y extrae el oro con que ha venido viviendo y vive...".

"Utilidad pública por utilidad pública, pues tanto respeto y tanta consideración debe merecernos la una como la otra industria. Esto es si no debe merecernos mayor la ganadera, porque de ella tenemos la utilidad de largos años, mientras que de la agrícola apenas podemos considerarla problemática entre nosotros".

"Bonito sería, por otra parte, que después de haber utilizado y haber aprovechado de nuestros ganaderos y de sus intereses en los tiempos de guerra y de desorden, hasta el punto de no dejarles un títere con cabeza, ahora que la paz les brinda los medios de trabajar tranquilamente y entregarse a sus trabajos con algunas esperanzas de lucro, dictáramos una Ley que amenazara caer en todos los momentos sobre sus propiedades".

La ganadería como la industria madre, "la vaca lechera de la Nación, la única cosa seria del país", al decir posterior de Carlos Reyles, constituía el otro foco de la ideología conservadora. Punto que, a diferencia de los anteriores, poseía una singular fuerza porque se basaba en un hecho real. Utilizado por la ideología conser-

vadora para sus propios fines, resultó su mejor argumento ya que la estructura económica demostró su permanente vigencia.

De paso, y como de contrabando, Pedro Carve identificaba a la ganadería con el más irrestricto goce del derecho a la propiedad privada. Así confundía el interés de su clase —la defensa de la propiedad privada— y una realidad económica objetiva y auténtica: la ganadería.

Otro aspecto de la ideología conservadora se formó insensiblemente. El peligro era el Estado interventor. La solución teórica estaba en defender a toda costa el Estado gendarme clásico del liberalismo. Ya la expropiación era una desviación de poder que estaría muy bien "...*si nuestro Estado fuera el Estado del Paraguay en los tiempos de los Francia y de los López*", pero no en una nación cuyas tradiciones liberales la habían nutrido desde su infancia como país independiente: "*Si el Gobierno se interesa o quiere colonizar, que llame a licitación; si los particulares quieren colonizar, también que se entiendan directamente con los propietarios del campo*" (764).

La empresa privada enfrentada a la empresa privada, pero nunca a la empresa privada colonizadora privilegiada por el Estado Eso sería volver al odiado régimen mercantilista y hasta tenía tufillos del socialismo contemporáneo.

A los pocos meses, en noviembre de 1888, los rurales debieron enfrentarse a un riesgo más concreto que el hipotético proyecto de Carlos María Ramírez (del cual todos sabían ya en la discusión inicial que no se convertiría en ley ante la carencia de fondos públicos). El proyecto de Colonización en la frontera presentado por Benjamín Victorica y Urquiza (que se convirtió en ley), autorizaba a la Empresa a expropiar 200 leguas cuadradas o sea 531.260 hectáreas, una treinta y dos avas partes del territorio dedicado a la ganadería en el Uruguay.

Así como en junio correspondió defender la ideología conservadora al colorado Pedro Carve, en el mes de noviembre protagonizó el episodio el blanco Manuel Herrero y Espinosa, secundado por el colorado Juan Lindolfo Cuestas. Prueba todo ello, una vez más, que la línea de cribaje político no coincidía con la línea de cribaje social. La clase alta rural, con habilidad manifiesta, contaba con afiliados en los dos partidos tradicionales, aunque podría plantearse también el problema desde el otro punto de vista y sostener que los partidos tradicionales, con sagacidad, admitían a representantes de todos los grupos sociales poderosos de la nación como medio de afianzarse.

Manuel Herrero y Espinosa defendió los mismos principios que Pedro Carve pero lo hizo desde una óptica aún más conservadora del orden establecido. Comenzó por poner en guardia a la Cámara sobre la votación de Leyes Agrarias sin estudio suficiente, dada la trascendencia que tenía en la sociedad mantener la propiedad privada:

"*Las Leyes Agrarias en todos los países del mundo, y en todas las épocas de la historia, han sido las más graves, las que han*

conmovido más profundamente el orden social, teniendo su resonancia inmediata sobre el orden político".

"La historia de Roma, por ejemplo, la lucha entre plebeyos y patricios, se basa sobre cuestiones agrarias, y el mundo y la sociedad señalan cada una de sus épocas históricas por concepciones distintas del derecho de propiedad".

Al combatir el principio de propiedad privada se conmovía todo el orden social existente y se caía en el caos:

"La sociedad moderna se basa sobre dos grandes principios: en el orden moral, en el principio de la familia monogámica; y toda cuanta mayor latitud se de al divorcio para destruír el principio monógamo, son alteraciones profundas al orden social, que llegan hasta cambiarlo, y hasta tener resonancia en las leyes políticas".

"El otro principio es el de la propiedad individual".

"Toda excepción de expropiación, cuanta mayor latitud se de, viciará el principio fundamental de la sociedad moderna que nos lleva al socialismo. (Apoyados)".

"La propiedad individual es tan inseparable de la constitución actual de nuestra sociedad, que si aceptáramos nosotros el principio que el señor Victorica quiere, y que la Comisión de Hacienda sienta en su Proyecto... conmoveríamos profundamente toda nuestra propiedad rural, es decir, esa propiedad que es hoy por hoy el país que produce".

Luego de vincular la defensa de la familia monogámica con la de la propiedad privada (concepto que hubiera encantado a Federico Engels, sobre todo por provenir de un conservador), y de comparar al divorcio con los atentados a la propiedad, todos fines conducentes al "socialismo", Manuel Herrero y Espinosa retomando el argumento de Pedro Carve sobre la primacía de la ganadería en el país, añadió:

"...*de hoy en adelante* [si se sancionara el Proyecto Victorica] *no podríamos pedir a la industria pastoril mejora de ninguna clase en sus campos, y eternamente contestarían a los que le exigieran semejantes reformas: si estoy con la amenaza perpetua de que el Estado juzgue que ha llegado el momento de pasar de la industria pastoril a la agrícola y me sea arrebatado mi terreno!... Y el agricultor que está por venir, sentado este principio, estará con la misma amenaza, porque mañana el Estado va a juzgar que ha llegado el momento de pasar de la industria agrícola a la manufacturera y le va a quitar al agricultor el terreno para entregárselo al fabricante A o B".*

La filiación liberal-conservadora de todo su pensamiento se resumió en esta frase final: *"El Gobierno no decreta estados sociales, no, es impotente el Estado para hacer cambiar la sociedad de un orden económico dado, a otro orden económico distinto"* (765).

El senador Juan Lindolfo Cuestas al referirse al mismo problema, hizo un argumento a favor de la clase alta rural que, aunque real, resultaba lesivo para la propia soberanía oriental, demostrando con ello hasta dónde estaba dispuesta a llegar esa clase en la defensa de sus intereses:

"...esas 200 leguas que se proponen expropiar están ocupadas por residentes extranjeros (casi todos brasileros) que se han vinculado a la tierra de padres a hijos y que estoy seguro que les sería completamente penoso el tener que separarse de la tierra que han regado con su sudor... Esto solo, en mi concepto, aparte de la cuestión económica y financiera, traería una perturbación política y para apoyar mis palabras voy a permitirme hacer presente una publicación que precisamente he visto ayer en los diarios, transcripción de un discurso de un... diputado en el parlamento brasilero llamando la atención de su Gobierno sobre el proyecto de [Victorica] *y tratándolo con condiciones de alarma...".*

"El señor Freire. — Será un motivo más para que nosotros sancionemos el proyecto...".

"El señor Paullier. — Apoyado".

"El señor Freire. — Porque nadie nos ha de imponer desde que somos libres e independientes" (766).

Lo que olvidó el señor Freire es que la propiedad privada no tiene fronteras. Porque, ¿no habían apoyado la revolución de Venancio Flores de 1863 los hacendados brasileños fronterizos disgustados por las diferentes presiones que sobre ellos ejerció el gobierno legal de Bernardo P. Berro? El discurso del diputado brasileño estaba demostrando que si la ideología conservadora de la clase alta rural no lograba imponerse al Gobierno, este grupo social contaba con un recurso más concreto y eficaz para desbaratar cualquier plan de colonización agrícola en la frontera: la intervención brasileña.

En 1889, en ocasión de discutirse en la Cámara de Senadores el proyecto de Banco Nacional Agrícola presentado por Remigio Castellanos, por el cual se facultaba a la empresa a expropiar tierras en los ejidos y sus cercanías para dedicarlas a la agricultura, nuevamente salieron voces en defensa del derecho de propiedad. Correspondió esta vez al colorado Agustín de Castro advertir a la Cámara:

"Hoy hemos llegado con esa cuestión de expropiación casi al socialismo. ¿Cómo pasa esto, señor Presidente, cuando la Constitución de la República dice terminantemente que la propiedad privada es sagrada e inviolable...? Por la Constitución no puede expropiarse sino para caminos, canales, puentes, plazas, calles y calzadas, nada más. De modo que si seguimos así, mañana al que tiene una estancia se le echa para poner agricultura. ¿Y quién es el Juez para saber si es de más utilidad la agricultura que la ganadería?" (767).

Aunque no existía originalidad en el planteo de Agustín de Castro, ya que las argumentaciones de Pedro Carve y Manuel Herrero y Espinosa eran más ricas y conformaban teorías mejor desarrolladas, sus argumentos revelan hasta qué punto estaba ya integrada la respuesta de la clase alta rural a los intentos por conmover la base de su poder: la propiedad de la tierra. Y eso que, no debe olvidar el lector, nunca se trató de otra cosa que de la expropiación con pago de la previa y justa indemnización que los tribunales de la nación concederían.

Retomando una idea inicial de este capítulo debe quedar claro que en la elaboración de la ideología conservadora ruralista, el elemento sobre el que se insistió con más fuerza fue facilitado por sus adversarios: la defensa de la ganadería —a la que identificaban con: a) El grupo social que la ejercía y, b) La propiedad privada de la tierra que la clase alta monopolizaba. A lo largo de nuestra corta historia y a medida que nos acerquemos a los embates radicales contra la clase alta rural hechos por el batllismo, comprenderemos mejor hasta qué punto esta identificación fue de resultados felices para el grupo dominante. Porque, en efecto, la ganadería no sólo era la industria madre de la nación sino que, enfrentada a la agricultura extensiva que practicaban los canarios, por ejemplo, era incluso más útil para el país. La crítica que el patriciado civilista emprendió contra el destino pastoril del Uruguay —acertada en cuanto previó la diversificación de la producción —no estuvo bien encaminada en cuanto insistió en la primacía de la agricultura.

El diputado (y poeta) Juan Zorrilla de San Martín comprobó con tristeza en 1889 que sucedía:

"*...un fenómeno curioso en nuestro país... En el departamento de San José está subiendo el valor de los campos quizás en una proporción mayor que en Canelones... Es fuera de toda duda que la propensión a fomentar la agricultura responde en primer término a que los pueblos son primero pastores y agricultores después. Por consiguiente, la agricultura es un paso hacia adelante respecto a la ganadería, y en el departamento de Canelones sucede lo contrario. Allí tenemos zonas de terreno que da pena verlas entregadas a una tristísima rutina que exige imperiosamente la introducción de nuevos elementos de progreso, que rompan con ella y empiecen un nuevo procedimiento para la agricultura... Dada la antigua rutina de la agricultura en Canelones conviene muy generalmente a los propietarios de campos, más bien desalojar a los agricultores para que se vayan a otros departamentos...*" (768).

Enfrentadas la ganadería extensiva practicada por el latifundista y la agricultura extensiva practicada por el minifundista, la actividad lucrativa no era la segunda sino la primera. Lo sostenía "El Siglo" en 1892:

"*¡Año malo! ¿quién queda en pie? El ganadero. No pagará todo lo que debe a la pulpería, porque en todo el año... se le ha anotado en la libreta gastos a precios elevados y hoy no saca el equivalente de la venta de sus frutos, pero asimismo se levantará; el agricultor no lo hará...*"'.

"*Le aconsejo por mi parte que compre ganado, que compre un plantel de ovejas y de vacas, que se acuerde que el primer producto del país es lana, que no se deje engañar con lo de que la agricultura es civilizadora... Déjense de arar inmensas extensiones empobreciendo a la tierra y a sí mismos... Si tienen 200 hectáreas, ocupen las 3/4 partes con ganado y el resto con cultivos destinados a alimentar a éste...*" (769).

Triste conclusión para la prédica agrícola del patriciado civilista y excelente argumento, el mejor sin duda, para la ideología

conservadora que los rurales estaban gestando. Sólo un estadista en toda la historia rioplatense supo distinguir entre clase alta rural y ganadería: José Artigas. Al hablar de leyes agrarias, sin percibirlo con claridad, los que criticaban la ganadería extensiva se inspiraban en la Argentina y el camino recorrido por otros pueblos, no en nuestro propio pasado. Aquí, las únicas leyes válidas, social y económicamente, eran las leyes "ganaderas": hacer estancieros, no agricultores.

Sección IV

EL ASALTO A LA CIUDADELA ORISTA Y EL CREDITO RURAL

INTRODUCCION

Contra el círculo orista que monopolizaba la moneda y por consiguiente el crédito, se realizó una violenta ofensiva en los años estudiados. No era, sin embargo, la primera. Ya en ocasión de la gran crisis bancaria nacional que abarcó los años 1868 a 1875, "cursistas" y "oristas", como los denominó la opinión pública, se trabaron en abierta disputa sobre el régimen monetario uruguayo, pero la fuerza de la oligarquía local eran tan tremenda que logró imponer su punto de vista bajo el gobierno del Coronel Lorenzo Latorre. La extinción paulatina del papel moneda emitido sin respaldo y el decreto ley de 1876 estableciendo el patrón oro, señalaron los momentos culminantes de este triunfo.

Desde 1886 los hechos económicos y las fuerzas sociales en pugna comenzaron a cambiar. El segundo embate contra la oligarquía orista tuvo más fuerza que el primero, se concretó en determinada institución de crédito (el Banco Nacional) y aunque fracasó, la derrota no fue total ya que en 1896 se creó el Banco de la República Oriental del Uruguay.

La oligarquía orista extraía su fuerza fundamentalmente del denominado "alto comercio" montevideano. Pues bien, ya hemos comprobado cómo este grupo vió debilitada sus bases económicas con la decadencia del comercio de tránsito, una de sus principales fuentes de ingreso. La oposición que hizo a sus antagonistas, aunque poderosa, se vió debilitada en la misma medida en que su fuerza social y económica decrecía.

El análisis de las otras fuerzas sociales demuestra que les sucedió lo contrario. La clase alta rural, más deseosa de crédito que nunca ante la crisis que le imponía la necesidad de modificar el régimen de explotación ganadera, o para mantener sus posiciones, alcanzó por estos años un singular peso en las decisiones de la vida política uruguaya, como que comenzó a sustituir paulatinamente en el papel protagónico al "alto comercio". El nuevo grupo de los industriales, amparado su crecimiento en las leyes proteccionistas del período (sobre todo la de 1888), también se fortaleció y sus necesidades crediticias —amplias, como en toda actividad económica que se inicia— lo convirtieron en otro elemento en la lucha contra la ciudadela orista. El patriciado empobrecido, por último, que había reconquistado el poder luego de la Conciliación de Noviembre, apoyó a estos dos grupos pues entrevió con sagacidad que

una manera de recuperar la situación económica perdida era la de vincularse al capital especulativo extranjero que deseaba la fundación de Bancos más liberales que los existentes. En una palabra, las condiciones sociales eran favorables para que se produjera un nuevo ataque contra la oligarquía que monopolizaba la moneda y el crédito en el país. Y las condiciones económicas críticas imponían a esas nuevas fuerzas sociales la necesidad de combatir.

Para librarse de la usura, la hipoteca, la venta de los sueldos en condiciones leoninas, se recurrió a un peligroso aliado, el capital especulativo extranjero. Este, por intermedio de Emilio Reus, con el beneplácito de estancieros, pequeños comerciantes urbanos y rurales, industriales y políticos, fundó el Banco Nacional en 1887. La violenta oposición del capital bancario local hizo lo imposible por derribarlo, siendo extraordinariamente ayudado en esta tarea por las especulaciones bolsísticas y los negociados "dodecaédricos" de sus principales accionistas.

Producida la caída, de nuevo quedó el campo libre para el capital local monopolizador del crédito en medio de la más aguda hambre monetaria que el país conoció. Puede afirmarse que luego de 1890 hubo un verdadero trasiego de campos, industrias y casas de los grupos sociales que los poseían, a manos de la oligarquía orista, única dueña de la moneda y por consiguiente único elemento social favorecido por la crisis. Pero las clases perdedoras, aunque debilitadas, no se conformaron con el papel que de nuevo el capital local quería hacerles asumir. Contando con el apoyo del patriciado civilista en el Gobierno y con la fuerza mayúscula de ser una de ellas la clase alta rural, volvieron al combate contra el círculo orista. Se intentó reorganizar el Banco Nacional en diciembre de 1890; a comienzos de 1892 el Gobierno promovió la creación de otro Banco con capitales ingleses que fallaron; a mediados del mismo año se volvió sobre la idea pensando en estructurar un Banco de Estado o mixto; para paliar el hambre monetaria el Gobierno autorizó la acuñación de 3 millones de pesos en monedas de plata; se prosiguieron las tratativas de empréstitos para fundar el Banco de Estado o mixto en 1893 y 1894. Y finalmente, no debe olvidarse aunque no lo estudiemos en este tomo, las fuerzas sociales antedichas lograron fundar el Banco de la República en 1896. Este fue la culminación de todos sus esfuerzos; no surgió en el vacío histórico y social sino amparado, impulsado e impuesto por los que ya a esta altura odiaban el monopolio de la oligarquía orista.

De hasta dónde llegó esa oposición daremos cuenta en un capítulo final dedicado a reseñar la ofensiva radical contra la oligarquía orista: "el partido del papel moneda", uno de cuyos sostenedores más notorios fue el diario de José Batlle y Ordóñez, "El Día".

El combate concluyó en una transacción. La oligarquía orista perdió el monopolio del crédito ante la fundación del Banco de la República, pero el patrón oro se mantuvo y el partido del papel moneda no pudo imponer su punto de vista. El relato que sigue revelará al lector uno de los elementos que más influyeron para detener el proceso de modernización en la campaña uruguaya

(aunque no haya sido el único): la ausencia de crédito rural. Y esa ausencia no era tanto fruto de carencias del capital nacional, como de la política usurera de la oligarquía orista residente en Montevideo.

PARTE I
LA CIUDADELA ORISTA Y EL BANCO NACIONAL

Capítulo I
La ciudadela orista y sus enemigos

1 — El "orismo" uruguayo

"Los poseedores del oro no quieren transacciones sino con el oro, porque saben que el oro es de ellos". ("El Día", 25 de noviembre de 1891).

Siempre fue motivo de curiosidad y admiración para los viajeros que nos visitaban en el siglo XIX, observar cómo la República Oriental había logrado conservar su régimen monetario con base metálica (y a partir de 1876 casi exclusivamente a oro), en medio de los dos colosos vecinos, la República Argentina y el Imperio del Brasil, que desde sus más lejanos orígenes como países independientes, tuvieron que emitir papel moneda sujeto a todos los avatares del cambio, a la inestabilidad típica de las emisiones efectuadas ante necesidades fiscales o presiones sociales diversas.

A explicar esta originalidad oriental más de un contemporáneo se lanzó con audacia. Para el observador Hansen por ejemplo (770):

"...el mismo espíritu aferrado al orden existente y refractario a la reforma, que dominó en el orden político, también imperaba en su orientación comercial. Fue, continuó siendo y ha sido siempre, un comercio que se ha distinguido por su parsimonia de empresa... La vida es calmosa, exceptuando la cuestión política en que desahoga sus vehemencias. El conservatismo económico es ambiente y a ello se han amoldado los usos y necesidades. La limitación territorial no debe haber dejado de ejercer su influencia natural también".

Enriquece su explicación psicológica (conservadorismo, tradicionalismo, falta de impulso innovador en los comerciantes orien-

tales y en la sociedad en conjunto) el observador citado cuando agrega: *"Por otra parte, en Montevideo, el régimen político cambió varias veces durante la lucha por la independencia que sostenía Buenos Aires..."*.

Y luego de mencionar las sucesivas dominaciones que, entre 1810 y 1828 soportó la plaza, españoles, porteños, orientales, portugueses, brasileños, acota: *"Esta serie de hechos, que significan la ausencia de una continuidad política —que era, con todas sus deficiencias, lo que imperó siempre en Buenos Aires— explica por qué no hubiera podido prosperar en Montevideo un proceso de lenta germinación, como el que caracteriza a la creación y florescencia de la moneda fiduciaria en Buenos Aires"*.

Cuando el Estado Oriental ya independiente necesitó financiar sus actividades, la tradición orista estaba creada (símbolo de la cual puede ser la actitud de rechazo adoptada frente al papel moneda emitido por el Banco Nacional porteño durante los años 1826 a 1828). El naciente Estado debió recurrir para cubrir sus déficits a la emisión de deuda pública, primero interna, y cuando se creyó en la City que éramos responsables y crecidos, pudo recurrir a los empréstitos extranjeros. Visto lo cual: "han levantado empréstitos en lugar de crear papel".

No cabe duda que esta explicación del orismo uruguayo tiene su valor aunque pensamos que no agota las causas del mismo. En medio de una sociedad anarquizada por la lucha política, donde la tierra cambió de manos en repetidas oportunidades de acuerdo al partido que controlaba la vida nacional, un valor estable como la moneda oro pudo convertirse en el único dogma de la economía privada, el único intangible. Eso sucedió, sin duda. En la propia campaña, la más interesada en la existencia de moneda abundante porque ella implicaba crédito barato, el oro cumplió una función que la crisis bancaria de 1868 a 1875, al desmonetizar la moneda papel circulante y crear desconfianza en torno a ella, no hizo más que acentuar. Escribió el Ministro del Imperio Alemán en 1890:

"Hasta ahora se vivía aquí con el orgullo de ser el único país de la América del Sur con dinero amonedado. Todos los intentos del gobierno para la introducción del curso forzoso fracasaron debido a la oposición del comercio, de los bancos, pero sobre todo de la población rural que solamente quiere aceptar oro..." (771).

¿Acaso la propia Compañía Liebig's no necesitaba traer de Europa todos los años fuertes cantidades de libras esterlinas para abonar los novillos a nuestros hacendados que se negaban a aceptar cualquier otra forma de pago? (772).

Debió influir también en el mantenimiento del orismo uruguayo la presión del capital británico, deseoso de tener perfectas garantías en el cobro de la deuda externa. Aunque los empréstitos siempre contuvieran "la cláusula oro", por lo que debían abonarse en esa moneda y nunca en la fiduciaria que el Uruguay pudiera emitir, el inversor lograba una garantía adicional si el país deudor ni siquiera admitía en su circulación interna otro patrón que no fuera el oro. Es cierto que en el caso de los empréstitos realizados a la República Argentina o al Imperio del Brasil este argumento

no pareció poseer mucha fuerza. La mayor vitalidad de las dos naciones vecinas eran un hecho que podía paliar la desconfianza inicial del acreedor en relación al papel moneda imperante en ellas. Desconfianza, empero, que tenía su sentido si pensamos que la fuente de recursos de estos Gobiernos para hacer frente a las deudas externas eran los impuestos y ellos se recaudaban en papel moneda depreciado. Cuanto más se depreciara éste, más podía perder el Gobierno. Y si el Gobierno asistía a una disminución peligrosa del volumen *real* de sus rentas, el acreedor extranjero a la larga debía sufrir. Los inversores británicos, como lo explica el historiador Ferns, observaban con temor este fenómeno:

"En una época en que las obligaciones directas e indirectas en oro y libras de las autoridades públicas argentinas aumentaban con rapidez, la cantidad de oro o libras que podía adquirirse con los montones de papel moneda recaudado en las aduanas, declinaba. La incidencia real de los impuestos fijos disminuía con cada aumento de la cotización del oro... Antes de proclamarse en junio de 1890 que el 50 % de los impuestos aduaneros debían satisfacerse en oro, la pérdida sufrida en la operación de convertir en oro o en libras un impuesto recaudado en papel, aumentaba de continuo. Los cálculos de un estudioso indican que en 1889 el "costo" de la conversión de papel a oro aumentaba las obligaciones del Gobierno argentino respecto de sus acreedores en libras y oro en alrededor del 45 %" (773).

Y un Estado que veía aumentar sus obligaciones con el extranjero en un 45 % por mantener su régimen a papel, no era un acreedor seguro.

Pero los fenómenos históricos nunca son sencillos. También sucedía a cierta clase de inversores británicos que la Argentina a papel ofrecía mayores beneficios de lucro que el Uruguay a oro. Las empresas frigoríficas por ejemplo, al igual que los hacendados argentinos, pagaban salarios y productos fabricados en el país a papel y luego vendían su producción a oro. Ventaja indiscutible que todas las fuentes contemporáneas advirtieron.

De cualquier manera, no se puede descuidar la influencia que la City pudo ejercer de muy diversas formas para que el Uruguay mantuviera su régimen orista. Fue sugestivo al respecto, que en diciembre de 1877, cuando se realizó en Londres una Asamblea de tenedores de Títulos Uruguayos, uno de los oradores expresara con satisfacción que nuestro Gobierno *"no imita al de la República Argentina en el uso de la miserable máquina de hacer papel moneda; en Montevideo se amortiza y se quema el papel moneda, mientras que en Buenos Aires aumenta su monto..."*. Y don Jorge Drabble apoyó a este orador (774).

La influencia de los imperios europeos, que hacían de la defensa y mantenimiento del patrón oro uno de los centros cardinales de su privilegiada situación económica en el mundo, pudo haber determinado el orismo uruguayo en otro sentido, además del anteriormente expuesto. Es sugestivo que haya sido el "alto comercio" montevideano, compuesto sobre todo por las grandes casas importadoras, el grupo social defensor del patrón oro. El alto comercio, por

representar intereses europeos, desde el momento que era el agente interno que el imperialismo tenía en estas playas para abastecerlas, debía esforzarse por mantener al país dentro de un régimen monetario que le facilitara sus relaciones con las naciones de las que dependía. El oro, la única moneda aceptada internacionalmente por los centros imperiales, era entonces el resultado del predominio del sector importador sobre el sector exportador en la economía oriental.

Puede también indicarse como otro de los motivos del orismo uruguayo el hecho de que nuestro país fuera. hasta casi finalizar el siglo XIX, una gran plaza comercial donde el comercio de tránsito convirtió al puerto de Montevideo en el intermediario entre los exportadores europeos y los importadores orientales, entrerrianos, correntinos y riograndenses, así como entre los exportadores de cueros y lanas de esas regiones y los compradores norteamericanos, belgas o franceses. Y cuando una plaza es sede del comercio internacional y sirve a un hinterland que no es el de su exclusiva nación, la moneda debe ser estable y segura para facilitar todo tipo de transacciones con compradores y vendedores tan diversos. Razonamiento que la futura investigación deberá sin embargo, corroborar o desechar, puesto que como ya hemos comprobado al estudiar la decadencia de nuestro comercio de tránsito, uno de los argumentos utilizados por los comerciantes del litoral argentino para preferir Buenos Aires a Montevideo, fue justamente el distinto régimen monetario imperante en uno y otro sitio. Contraer deudas a oro cuando había que vender a papel podía resultar muy mal negocio cuando el cambio era fluctuante.

Creemos, a pesar del hecho que acabamos de mencionar, que la hipótesis antes indicada puede ser valedera en último análisis. La seguridad monetaria es el gran valor de los centros financieros y comerciales del mundo y esa seguridad debía ofrecerla Montevideo mientras fuera una plaza internacional. El ex-director de un Banco de Francia, Julio Brandam, cuando en 1891 intentó explicar desde "El Día" las razones del apego de nuestro "alto comercio" al oro dijo que "estos señores" nunca aceptarían el papel moneda dado "el carácter internacional que revisten" (775).

Existe todavía otro motivo que creemos esencial para explicar el Uruguay orista. Surge de la frase estampada como epígrafe al iniciar el capítulo: "Los poseedores del oro no quieren transacciones sino con el oro, porque saben que el oro es de ellos". Estas palabras nacidas de un enemigo del círculo orista, que publicara el diario "El Día" en 1891, revelan toda la importancia que asignó la oligarquía que monopolizaba la moneda en el Uruguay al mantenimiento de ese monopolio: era la base de su poder económico, social y político. El grupo que poseía el oro, "capital local", "círculo orista", "conspiración del oro", "alto comercio", (que con todos estos calificativos fue llamado en la época), extraía su fuerza de un simple hecho: al monopolizar la única moneda circulante dominaba el crédito privado y el público, dominaba a los particulares que sólo podían recurrir a él ante la más mínima o la mayor necesidad crediticia, y dominaba al Estado, que ante las crónicas carencias presupuestales no podía estar recurriendo siempre a los

inversores británicos y debía entonces contratar préstamos con el capital local, depender de él, tomar en cuenta sus puntos de vista y pagar, naturalmente, los intereses que se le impusieran pues no había otra opción que ésta.

El mantenimiento del régimen monetario a oro, en una palabra, aseguraba al alto comercio montevideano el control de la vida uruguaya. Y así como a la clase alta rural le iba la vida en la defensa del derecho de propiedad privada, al alto comercio también le iba la vida en la defensa del patrón oro. No es raro entonces, que luchara con fiereza para que la nación no cambiara su régimen monetario y no surgieran nuevas fuerzas que le disputaran su monopolio.

2 — Descripción de la ciudadela orista

Las grandes casas de importación (registros, almacenes); los cambistas; los banqueros agazapados en la única gran institución nacional, el Banco Comercial, y en un Banco extranjero, el de Londres y Río de la Plata; los más fuertes entre los estancieros vinculados al capital urbano; algunos industriales poderosos, sobre todo las fortunas mayores de la actividad saladeril; pequeños y grandes prestamistas que desde los Arcos de la Pasiva o nuestra "Zabala Street" (denominación de época) compraban los vales de sueldos a los funcionarios y jugaban en la Bolsa con la deuda pública; escribanos que de tanto prestar en hipoteca y cobrar suculentas escrituras comenzaban a competir con sus clientes; todos estos grupos y hombres conformaron el llamado círculo orista. La fuerza orientadora fue el "alto comercio" importador; la que guardaba el oro, la banca local; la que lo movía, el usurero; la técnica habitual, la hipoteca de tierras, casas, solares, la compra de sueldos y el empréstito al Estado a la cotización del 44 % para luego forzar la conversión del mismo al valor nominal: 100 (como se hizo con la "Unificada" de 1883, por ejemplo).

Era un grupo social bien definido en el cual sin embargo, entraban algunos componentes de la clase alta rural así como también poderosos saladeristas. Trataron de poner a su servicio, como abogados, al patriciado empobrecido y en algún caso lo lograron. Por desgracia para ellos, los cargos profesionales no eran suficientes y fueron más los que quedaron fuera que los que recibieron la sinecura envidiable de la consulta profesional.

El análisis del cuadro dirigente del Banco Comercial a partir de 1886 es, a efectos de comprobar lo anterior, de un gran valor. Ricos hacendados (Juan D. Jackson, Presidente del Directorio, Antonio N. Pereira, Eduardo Mac Eachen, Eugenio O'Neill, Enrique Young); fuertes saladeristas (Jaime Cibils, Augusto Hoffmann); pero sobre todo grandes comerciantes (Alfonso Seré, Luis Duplessis,

Demetrio de la Sotilla, Andrés Folle, Juan B. Marini, Tomás Eastman, Manuel Illa, Pedro Petit, etc.). Y los felices abogados de relumbrante apellido: José Pedro Ramírez y Eduardo Brito del Pino (776).

La mayoría eran extranjeros: franceses, ingleses, catalanes, alemanes. Según el Censo practicado en Montevideo en 1889, de los 9 banqueros existentes, 7 eran extranjeros; de los 7.910 comerciantes, 5.768 eran extranjeros. Los 4 cambistas censados, eran extranjeros. Su predominio resulta fácil de explicar. En Montevideo el 46 % de todos los habitantes eran extranjeros en 1889. Pero esta cifra no da todavía bien la pauta de su enorme influencia.

El análisis de la población activa es más revelador, como comprobó Martín C. Martínez en 1910 al estudiar estos datos (777). De los 100.639 extranjeros, 62.497 eran del sexo masculino contra únicamente 53.547 orientales. Hecho que adquiría más relevancia aún al estudiar la población por edades. En el período de madurez y dedicación al trabajo (los mayores de 20 años) sólo había 14.462 ciudadanos orientales contra 53.109 extranjeros (*).

Esto implicaba que no sólo los miembros del alto comercio eran extranjeros, sino también la incipiente burguesía industrial que defendía el proteccionismo y el nacionalismo económico (paradoja de país de inmigrantes). Pero esta paradoja, útil al interés nacional en el caso de los industriales, no se daba en el caso de los comerciantes y banqueros.

El alto comercio era un comercio de importadores, ligado al extranjero no sólo por la nacionalidad de sus integrantes —aspecto de relativa importancia— sino sobre todo por sus intereses. José Batlle y Ordóñez describió a este grupo social en 1891:

"Nuestra plaza está compuesta de dos elementos principales: el

(*) Podrá imaginar el lector todas las distorsiones que esta desproporción llevaba consigo. Las políticas, que más preocuparon a Martín C. Martínez, eran obvias. La capacidad de maniobra del gobierno con la reducida masa de 14.000 ciudadanos se vió muy facilitada: **"Siendo ese el stock cívico que la invicta ciudad tenía para repartir entre sus partidos políticos, no necesitaban esforzarse mucho los gobiernos para ponerse al abrigo de las sorpresas electorales; y abisma que fueran tan ignorantes de su propio poder y de la debilidad de las fuerzas populares para colmar la medida en la forma en que han venido haciéndolo".** Pero además, y esto nos interesa en particular, ello distorsionaba también la relación entre las fuerzas económicas y las políticas. La población activa era extranjera en su inmensa mayoría y por lo tanto carecía de derechos políticos. Los canales para ejercer influencia en el Gobierno se angostaban entonces. Solo a través de los grupos de presión podía hacerse sentir. La autonomía con que el patriciado civilista gobernó por estos años tiene una explicación muy plausible en ese hecho. Podía permitirse —en cierta medida— una política propia pues sabía que los votantes (además de que las elecciones eran controladas por el partido en el poder) no representaban las fuerzas económicas más importantes del país. Por esto su capacidad de maniobra frente a ellas era mayor. La hostilidad del patriciado civilista al "alto comercio" a quién Julio Herrera y Obes según expresó, hubiera "deseado ver en alpargatas", no tenía la menor repercusión electoral pues este grupo como el de los industriales, dicho sea de paso, no votaba. Claro está que como grupo de presión debía ser tratado de otra manera y cuando no lo fuera su poder económico inmenso se haría sentir contrariando los dictados gubernativos. Cuando el Gobierno decidió amparar los billetes del Banco Nacional quebrado en 1890, como analizaremos, los comerciantes y el capital local (casi todo extranjero) desbarataron la maniobra papelista pues firmaron un compromiso por el cual no admitían esos billetes.

de los jugadores de Bolsa y el de nuestro comercio. Del primero no hablemos... Hablemos pues del segundo... ¿Qué es nuestro comercio?".

"Los más ilustrados escritores de diarios de este país han bebido toda su ciencia en libros extranjeros, escritos en otros pueblos, con arreglo a otras cosas y a otras necesidades. Después, que quieras, que no quieras, vengan o no vengan bien, nos han aplicado las doctrinas en que se habían empapado. Y hemos sido víctimas así de los errores más estrafalarios. Algo de eso hay con respecto a nuestro comercio. Veamos cómo: se ha leído en libros escritos en Berlín, por ejemplo, que el comercio es el verdadero representante de los intereses, de las riquezas, de las aspiraciones nacionales. Y todo lo que dicen esos libros se ha querido hacer práctico en nuestro país. No ha habido un poquito de reflexión para pensar que el comercio de Berlín es una cosa muy distinta del comercio de aquí; que allí el comercio es representante de la industria nacional porque es el que da salida a sus productos, los reparte en el país y los exporta al exterior, procurándoles las mayores ganancias; y que aquí, lo que llamamos nuestro comercio, es el representante de las industrias extranjeras y representante por tanto de sus intereses. ¡Ni más ni menos que lo contrario de lo que es el comercio en Alemania, en Francia o en Inglaterra...! Ejemplo fresco. En la cuestión bancaria se le pregunta a ese comercio si quiere el papel moneda nacional. Y es claro que contesta en su gran mayoría como contestarían los fabricantes franceses o ingleses a quienes sirven" (778).

La sensibilidad nacionalista de José Batlle y Ordóñez le permitió captar la esencia del llamado alto comercio montevideano: su extranjería, que no derivaba tanto del origen nacional de sus integrantes como de los intereses que representaba.

Y lo comprobado en relación al alto comercio se hace más evidente aún si lo aplicamos a la banca local. El Banco de Londres y Río de la Plata era, naturalmente, un Banco británico con sucursal en Montevideo. En cuanto al Banco Comercial, aunque sus directores fueran orientales, que no lo eran todos, servía al alto comercio, había sido formado por éste, y se gobernaba con un gerente inglés —el que marcaba su política crediticia, Juan G. Ingouville— y un criterio escocés para conceder los préstamos como que en esa tradición bancaria se habían nutrido sus altos funcionarios y directores.

Cuando en 1887 algunos funcionarios del Banco Comercial fueron atraídos por los elevados cargos y sueldos que ofreció su rival, el Banco Nacional, don Augusto Hoffmann, que se encontraba en Europa, contrató el servicio de técnicos bancarios ingleses y alemanes para llenar esos claros (779). Mero símbolo del carácter extranjero de *nuestro* único banco. Sólo por ser representante del alto comercio el Banco Comercial no podía ser un banco que representara el interés nacional sino el de sus poderdantes: los comerciantes importadores de mercaderías europeas y estadounidenses.

Y como el interés del alto comercio y el capital local no era el de la nación, es lógico que cuando ciertas fuerzas sociales orien-

tales desearan desarrollar actividades económicas riesgosas o nuevas, la política de esos bancos y de los prestamistas locales fuera reservada, hostil, usuraria y de hecho, contraria a los intereses de la nación. Si los hacendados necesitaban dinero para cercar sus campos o invertir en reproductores de razas europeas; si los industriales deseaban ampliar sus actividades o crear otras, el capital local no estaba dispuesto a satisfacer esa necesidad crediticia a no ser en condiciones tan leoninas —hecho siempre factible pues se sabía el único detentador de la moneda— que el negocio se tornaba imposible. No se le podía pedir al capital local un criterio nacional por dos motivos: a) Porque no representó jamás, aunque fuera local, al capital nacional. Como ya hemos comprobado estaba vinculado a intereses extranjeros y a su fomento; b) Porque aunque hubiera sido un capital vinculado al desarrollo de las fuerzas productivas y no al comercio de importación, es muy probable que tampoco hubiera concedido los créditos de otra manera que bajo las condiciones leoninas indicadas, desde el instante que se sabía poseedor del *monopolio* de la moneda y el crédito.

De ese monopolio derivaba la usura. Los empleados públicos y los pensionistas del Estado caían en sus manos a través de los prestamistas establecidos en los Arcos de la Pasiva. Hacia ellos —agentes de otros capitalistas de más envergadura como se denunció en la Cámara— se dirigían los funcionarios para vender los vales de sus sueldos cuando el Gobierno demoraba tres o cuatro meses en abonarlos. Los descuentos eran prodigiosos. Las ganancias, "leoninas". Los labradores y estancieros —sobre todo los pequeños y medianos— sólo accedían al oro mediante la hipoteca de sus tierras al interés del 2 % mensual más la capitalización trimestral. Era frecuente que la hipoteca se transformase en pacto de retroventa mediante el cual bastaba la simple presentación de la escritura para apoderarse del bien. El acreedor le imponía al deudor rural la venta anticipada de la cosecha de trigo o la zafra lanera a precios que no eran los del mercado; el pago en su propia casa y en su propia mano; la mensura de los campos; la renuncia a los trámites del juicio ejecutivo; el nombramiento del rematador; la entrega de los títulos de propiedad; el pago en libras esterlinas y hasta en letras sobre Londres.

De ese monopolio derivaban también limitaciones a cualquier tipo de inversión que se considerara riesgosa para el deudor. El acreedor controlaba así el desarrollo económico nacional. Los Bancos sólo prestaban a corto plazo, mediante descuentos sobre objetos de comercio (780). Miembros de la naciente burguesía industrial o de la clase alta rural que desearan perfeccionar sus respectivas explotaciones, no contaban nunca con otra garantía que la de sus bienes inmuebles. Como lo denunciara Lucas Herrera y Obes, de un balance industrial lo único que retenía el banquero era la cifra inconmovible de los edificios y el terreno.

Pero de ese monopolio derivaba también el control de la vida política a través del financiamiento del Estado. Este, aquejado de crónicas dificultades presupuestales, era la institución que más soportaba el peso de la oligarquía orista. Dependiendo de sus prés-

tamos para sobrevivir, las humillaciones que los diversos Gobiernos de la nación soportaron ante los Bancos y los prestamistas particulares, no fueron olvidadas en el momento de crear el Banco Nacional. El diputado Francisco Bauzá en discurso que luego transcribiremos, señaló que liberar al Estado de las presiones de los que jugaban al alza y a la baja con sus valores, haciendo caer a los Ministros de Hacienda independientes para elevar hasta ese cargo a sus propios hombres, era esencial si se quería evitar el control de la vida política por el círculo orista.

De ahí que cuando el Poder Ejecutivo el 25 de abril de 1887 envió a las Cámaras el Mensaje y Proyecto de Ley creando el Banco Nacional, sostuviera la necesidad de dinamizar el proceso económico nacional ante el "parasitismo" del capital orista:

"...la desconfianza en la estabilidad de las situaciones políticas... obligaron a los Bancos de la Capital a limitar prudente y necesariamente sus operaciones a la simple expresión de auxiliar al comercio sobre documentos bien garantidos, procedentes de transacciones de compra venta de la importación y exportación, o del intercambio propiamente dicho; de manera que, puede decirse, que los Bancos han llevado desde entonces una vida parásita, si averiguamos las ventajas que directamente hayan proporcionado al desenvolvimiento de las industrias, del trabajo y del crédito personal en sus diversas manifestaciones...".

"Se necesitan instituciones, en fin, que además de operar en los descuentos, depósitos y emisión, en giros de letras de cambio y dar cartas de crédito, puedan, por su importancia y solidez, no sólo extender el número de sus operaciones, sino también que creen nuevas, liberten de la usura, faciliten y vigoricen el crédito público y el de los particulares, levantando empréstitos, coadyuven a la construcción de obras de utilidad general, negocien en monedas, comercien en títulos de deuda y acciones... fomentando útiles empresas..." (781).

La ciudadela orista podía empezar a temblar. Las fuerzas que durante tanto tiempo había expoliado, más fuertes cada día, comenzaron a embestirla.

3 — Los enemigos del orismo

Partamos de dos aclaraciones que ayudarán a comprender el desarrollo histórico de estos años. *Primero*: los enemigos del "orismo" no tenían por qué ser siempre defensores del papel moneda sin base metálica. Es más, casi todos ellos fueron también partidarios del patrón oro.. El "orismo" uruguayo describe una tendencia social y no sólo una tendencia monetaria. Aunque el "alto comercio" fue el grupo social que más se identificó con el mantenimiento del patrón oro en el Uruguay, lo hizo porque éste le otorgaba el monopolio del crédito (eran ellos los dueños del oro). Sus enemi-

gos deseaban antes que nada romper este monopolio y ello podía lograrse en el mejor de los casos (para sostener una moneda estable y contentar al uruguayo ya condicionado psicológicamente a ella), manteniendo el patrón oro pero buscando nuevas fuentes del metal en instituciones bancarias poderosas y fuertes que concluyeran con el monopolio orista. En el peor de los casos, de no obtenerse oro del exterior que sirviera a estos fines, quedaba la solución del papel moneda emitido sin respaldo, solución que, sin embargo, no contaba, por las razones expuestas, con el apoyo completo, y total de los enemigos del círculo orista.

Segundo: los enemigos del círculo orista eran de muy variada procedencia social, a menudo con intereses encontrados en otros problemas de la economía nacional y sucedía que aunque se les pudiera caracterizar con justeza, algunos grupos —los estancieros en especial— presentaban fisuras en esta oposición a la oligarquía orista. Los más fuertes y vinculados al medio urbano, poseían tales fortunas en oro que se unieron al estrecho círculo montevideano y llegaron, como vimos, a integrar el Directorio del Banco más conspicuo de ese círculo: el Comercial. Hecha esta aclaración, que revela la solidaridad existente entre las más elevadas cúspides de las dos clases altas del país (la urbana y la rural), todo lo que se afirme a continuación deberá retener este matiz.

El patriciado civilista era una pieza importante en el combate al orismo pues dominaba el Gobierno. Viviendo de la actividad profesional, vinculado al Estado por elevados cargos o recibiendo las pensiones que durante estos años en particular se votaron a sí mismos (782), los patricios vivían angustiados por sus dificultades económicas, todavía más terribles si se piensa en su reciente pasado de esplendor y abundancia. La usura del capital orista no era la solución para restaurar las fortunas perdidas. Esa usura era cruel y no tenía en cuenta los servicios que los antepasados de nuestros políticos habían prestado a la nación. Es conocida la posición de uno de sus hombres más representativos, Julio Herrera y Obes, frente al alto comercio. El resentimiento contra estos nuevos ricos extranjeros a los que hubiera deseado "ver en alpargatas", se expresó más académicamente en sus Mensajes como gobernante. En 1893, en Mensaje remitido a la Asamblea General, sostuvo: *"El capital acumulado vive oculto e improductivo entre nosotros, pero el mismo interés egoísta que, dominado por el miedo lo tiene hoy alejado de la circulación, lo obligará mañana a salir de su retraimiento con el estímulo del lucro"* (783).

En 1887 todo el resentimiento acumulado por este grupo social salió a luz en el informe de la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes firmado por Domingo Lamas, Francisco Bauzá, Juan A. Turenne, Leopoldo Mendoza y Pablo Varzi. Guardando las formas que la buena educación patricia imponía cuando las palabras eran públicas, se podían leer juicios condenatorios a nuestra "plutocracia" como éste:

"...los Bancos particulares... Difícilmente se libran ellos por causas precaucionales legítimas, de contribuir a la creación y robustecimiento de esas plutocracias que constituyen sin quererlo,

una rémora para el desenvolvimiento económico de las sociedades. Sin que la Comisión condene, como no puede hacerlo ninguna persona sensata, el acrecentamiento de los grandes capitales..., no cabe duda que la riqueza así monopolizada, forma poderosas oligarquías que excluyen toda concurrencia. Los Bancos particulares son inclinados por la naturaleza de las cosas a fomentar ese exclusivismo, que sólo puede ser contrabalanceado por una fuerte institución bancaria, capaz de imponerse como mediadora a la sombra del Estado, entre el pequeño capital desvalido y los grandes capitales de fuerza insuperable" (784).

Esas "plutocracias", "dueñas de la riqueza así monopolizada" que formaban "poderosas oligarquías" excluyentes de toda concurrencia, dominando el crédito —del cual tan necesitados estaban estos patricios empobrecidos— los colocaban en una tesitura indigna de su apellido y sus ambiciones. Cuando en 1894 el intento del Banco Nacional había fracasado por completo y las "plutocracias" de nuevo tutelaban la vida de nuestros políticos y funcionarios, un diputado describió el panorama:

"...entiendo que ha llegado ya la hora de librar a una gran mayoría de los habitantes del país, especialmente a los empleados públicos y a los pensionistas del Estado, de esa tiranía angustiosa a que los tiene sometidos desde hace años la más inicua de las usuras que se conocen... Estamos atacados de una epidemia de usura absorbente y sin control... La Capital de la República está plagada de agentes de este sistema... Aquí, en el centro de la ciudad, en los barrios más populosos, no se camina media cuadra sin encontrar una casa de empeños, o escritorios de préstamos, compra de sueldos, todos ellos con sus letreros llamativos y seductores ofrecimientos... tras esos vidrios en dónde la usura escribe las invitaciones al pueblo, prosperan plácidamente ciertos dominadores especiales, que tienen en sus manos la tranquilidad y hasta el decoro de millares de hombres... Pero hay que decir también, como acto de justicia, que estos agentes visibles de la usura, no son realmente los que le dan a la usura caracteres criminales; no son los que realmente merecen el anatema de las víctimas. No, son los colocadores de dinero; son los dueños del capital, los que están agazapados a la sombra, detrás del intermediario..." (785).

Casas de préstamo sobre sueldos y pensiones de un capitalista que no osaba decir su verdadero nombre, agazapado "en la sombra", "financieras" del siglo XIX; los patricios empobrecidos deseaban liberarse de esa tiranía.

* * *

La incipiente burguesía industrial fue otro de los grupos sociales que conformó esta alianza de clases contra el "orismo".

Desde "El Día" de José Batlle y Ordóñez, este grupo recibió un poderoso aliento. Batlle deseaba que en el Banco de Estado que debía destruír el monopolio orista se ejerciera la influencia del *"...verdadero elemento nacional, de la industria nacional, del co-*

mercio embrionario... y que sea fundado ese Banco para proteger a esos elementos principalmente. El comercio importador... debe quedar en segundo término..." (786).

Y en noviembre de 1891 hizo "El Día" una semblanza de nuestro capitalista, "el goy montevideano", con vigoroso trazo, principal victimario del industrial, el agricultor y el pequeño hacendado:

"Detrás de Shylock... está el goy, con su carpeta de títulos y sus enormes protocolos de hipotecas. Detrás del administrador, está el capitalista, el accionista, el ricacho que diariamente hojea los libros del Contador, y revisa las columnas de entradas que se reflejan en sus ojos y cuyas cantidades, en moneda contante y sonante, se reproducen allá, en el fondo de la Caja...".

"Nuestro capitalista. En estos tiempos se le mira como a un mito. ...En la vida social su apellido tiene irradiaciones áureas... Diez suertes de campo, cincuenta casas. Y él oye como se borda su renombre... La vida no le ofrece sin embargo, dos horas de placer. Todo el oro, no le produce un adarme de satisfacciones íntimas. Con su dinero, hace levantar un palacio en uno de nuestros "squares" más centrales. Y en él vive, como si se encerrara en un mausoleo... Sus estancias son renombradas... No le habléis de comprar un Lincoln o un Rambouillet para refinar sus majadas... Eso es la ruina. Alambró su campo para economizar dos peones y parar menos rodeos... Fatalista como un druso no reforma, no reedifica...".

"El ruido de la piqueta, que es el ruido del progreso, le asusta. Si el rancho se agrieta, se aleja de la estancia para hundirse en su palacete de la ciudad...".

"No representa un apoyo para el industrial, que ansioso de vida despedaza entre sus manos el molde inútil de la rutina, para darle a su iniciativa horizonte más amplio... Es millonario porque es rutinario. Tiene plata porque la ha guardado, peso a peso, cobre a cobre, dando diez para recibir veinte, en esa tarea penelopeana de darle giro, dentro del círculo estrecho de la rutina y del toma y daca del menudeo pulperil...".

"El labrador se postra en el surco que ha regado con su frente. El industrial paraliza las poleas de su fábrica. La locomotora no avanza en la llanura despoblada. La colmena humana está abandonada... Pero el capitalista crece. Fabrica el interés a espaldas del pánico. Se erige en juez y censor de los que le necesitan. Y cuando se considera invencible se revela tirano: amordaza las protestas, entorpece las iniciativas de los que se unen para salvarse, y se impone a los gobiernos, agitando el bolsón de oro que se transforma en señor autócrata del capital..." (787).

Pocas veces la hostilidad había quedado tan de manifiesto. La oligarquía orista tenía que luchar con enemigos que en algunos casos la odiaban.

* * *

Aunque la imagen del "goy" descripta por "El Día" fuera

también la de un hacendado (seguramente uno de aquellos que integraba el directorio del Banco Comercial), en general fue entre las clases rurales (agricultores, grandes, medianos y pequeños estancieros) que las necesidades de crédito se sintieron con mayor fuerza. Ya mencionamos la condición miserable de los labradores y resulta fácil en consecuencia, explicarse la necesidad en su caso. En cuanto a los estancieros pequeños y medianos su situación, aunque mejor, no debió ser muy diferente en momentos en que el precio de los novillos descendía y el valor de los arrendamientos crecía. Los grandes propietarios estaban colocados, es cierto, en otra posición. Pero si deseaban continuar con el cercamiento del campo, proceder a la división en potreros, refinar sus majadas o sus rodeos, esperar unos meses a que el precio de la lana o los cueros les compensara y no caer de inmediato en las manos del exportador, necesitaban del crédito. Aunque la ganancia del gran propietario fuera crecida —y no debemos olvidar que la crisis la disminuyó— sus necesidades crediticias eran tanto mayores cuanto más campo poseyera. En este sentido la mayor parte de la clase alta rural podía sufrir el monopolio orista tanto como el pequeño labrador aunque los efectos no fueran los mismos.

El sistema crediticio instalado en la campaña —que hemos descripto en el Tomo I de esta obra— adolecía de fallas fundamentales por cuanto al no existir sucursales bancarias en ella, los productores ante la más mínima necesidad de dinero recurrían a los pulperos de su región o los acopiadores de frutos de la Capital que les adelantaban dinero sobre sus cosechas de trigo o lanas (788). Esto en casi todas las ocasiones era aprovechado por los comerciantes para realizar pingües beneficios a costa de la ruina o la pobreza del productor. Lo denunció "El Telégrafo Marítimo" en 1887:

"*...casi todos los agricultores necesitan adelantos de dinero, no sólo para poder realizar sus trabajos durante el año, sino también para mantener, vestir y curar a sus familias, y como no tienen a quien recurrir sino a aquellos que anualmente les compran sus frutos, resulta que éstos son casi siempre dueños de la cosecha antes que salga de la tierra, y se arreglan de tal modo, que cuando el agricultor se la entrega ya les queda debiendo parte o toda la del año siguiente. Parecería esto inverosímil, pero basta salir al departamento de Canelones y visitar algunos agricultores para oír de su boca lo que acabamos de manifestar, y convencernos de que son muy contados los que no están a merced del pulpero tal o del acopiador cual, viéndose siempre endeudados... y convertidos por consiguiente en sus verdaderos tributarios...*" (789).

"*La miseria del agricultor era en parte debida a que llegaba a su puerta la usura arrebatándole el lucro de su trabajo y haciéndole comprar muy caro el pan y el vestido de sus hijos. Podemos asegurar que cuando menos una generación ha sido ya víctima del usurero y la presente que ha nacido a la vida del campo bajo sus garras, continúa siempre víctima de sus desmedidas y crueles ambiciones. Acopiadores de frutos, pulperos de los pueblos o de las cuchillas y hasta mercachifles tienen en el agricultor y en el ga-*

nadero pobre su filón de oro donde escarbar a gusto..." repetía el editorialista en 1888 (790).

Aunque menos grave, la situación de los hacendados medios y los grandes propietarios podía asumir rasgos impresionantes si la sequía, el deseo de implantar mejoras o la simple ausencia del suficiente capital de giro, los obligaba a recurrir al crédito que ofrecía la oligarquía orista.

En 1886 relató un periódico las dificultades de algunos hacendados salteños para abonar la exigua Contribución Directa que el Gobierno cobraba:

"Un grupo de personas... dice haber presenciado una fuerte discusión entre un conocido estanciero y el empleado público que le cobraba el impuesto... El estanciero, ante varias personas que le escuchaban, y dirigiéndose al cobrador le dijo: "No tengo dinero, todo el mundo lo sabe... Si quiere pagarse del impuesto, ahí están mis ganados, mi casa, mis ovejas, caballos, bueyes, y hasta mis perros. Diga Ud. al Gobierno o a su Ministro, que en la campaña estamos cansados de trabajar para los grandes" (791).

A comienzos de 1895 cuando el círculo orista triunfante volvió a usufructuar del monopolio del crédito en medio de la crisis, y la hipoteca se adueñó de un elevado porcentaje de los campos de nuestros hacendados, informó un periódico de Mercedes:

"...hay secciones en el departamento que casi podríamos asegurar que se encuentran la mayoría hipotecadas... Algunos hacendados que han tomado a préstamo una cantidad considerable de dinero no han podido cumplir sus obligaciones con lo producido de sus establecimientos de campo y no han encontrado en plaza ningún prestamista que aceptase una segunda hipoteca sobre el título ya gravado, únicamente que él representase el doble de la primer cantidad. La usura ha causado efectos desastrosos en la mayoría de los hacendados que se han visto obligados a tomar dinero para cumplir con parte de sus compromisos...".

"Al hacendado y a todos aquellos que han tenido suma necesidad de dinero, se les ha acechado, se les ha elegido con toda la premeditación de la especulación más refinada por el elemento destinado a producir la ruina completa del capital. Ahí están, para robustecer nuestra palabra, esas crecidas cantidades de dinero entregado al 2, al 1 1/4 o al 1 1/2 con más la capitalización trimestral o semestral" (792).

No es de extrañar que la corporación que representaba a los hacendados, la Asociación Rural del Uruguay, hiciera oír su voz en plena crisis reclamando crédito barato para impulsar las transformaciones que se le exigían al medio rural. En el informe firmado por el Presidente de la institución, Federico R. Vidiella (futuro Ministro de Hacienda de Juan Idiarte Borda e impulsor del Banco de la República), y su secretario Carlos Young, redactado en 1892 y enviado al Ministro de Fomento Juan A. Capurro se leía:

"La iniciativa particular, aislada, restringida por la falta de medio fiduciario, no es suficiente para impulsar el desarrollo de los cultivos y el incremento consecuente de la producción. Con capitales baratos, con préstamos a largos plazos, el país se lanza-

ría de lleno a la agricultura, fraccionando el suelo, dando trabajo a multitud de brazos que existen hoy ociosos y constituyen un peligro para la seguridad de la propiedad en la campaña..." (793).

Más explícito resultó el ex-secretario de la Asociación a comienzos del mismo año cuando comparando nuestra situación con la existente en la República Argentina, manifestó:

"Los grandes capitales, las instituciones bancarias serias, tienen en estos casos amplia vía de evolución, auxilian y favorecen la conjuración de los males; no sucede como entre nosotros que el dinero se esconde y el crédito desaparece, fundándose el aumento de la fortuna particular en la ruina del país, la usura toma entonces mucho campo y los que han tenido la previsión de guardar la plata y no hacer nada por el progreso nacional, medran a expensas de la desgracia pública" (794).

En 1893, en pleno triunfo orista, "El Siglo" recogió una polémica entre Martín C. Martínez (defensor del "alto comercio" y la moneda "sana"), y Lucas Herrera y Obes (defensor de los estancieros y el "papel moneda" modelo argentino). Mientras Martín C. Martínez consideró que la lentitud en el proceso del mestizaje de nuestros ganados no se debía tanto a la falta de crédito como "a la falta de iniciativa" de los hacendados, Lucas Herrera y Obes sostuvo el punto de vista contrario. Ya en 1890 había manifestado en la Cámara de Representantes que la ausencia de alfalfares en nuestra República era causada por la carencia de capitales baratos (795). En esta oportunidad amplió su argumentación:

"En la República Argentina tienen facilidades de crédito de que aquí carecemos. Allá el industrial inteligente y laborioso ha encontrado siempre capital barato y a largos plazos para plantear y desarrollar su industria, aún sin contar con materiales ni máquinas. Aquí, el que teniendo capital ha cometido, como generalmente se dice, la insensatez de emplearlo en plantear una industria, si no ha perdido inmediatamente el crédito, ha empezado por dificultársele, concluyendo por perderlo... Tengo un caso práctico para comprobar tal aserto. Uno de nuestros principales industriales, por su fortuna y condiciones morales, necesitó tomar dinero sobre su gran establecimiento, y se dirigió a uno de nuestros banqueros. Le llevó el inventario y descripción del establecimiento demostrando su gran porvenir. El banquero lo oyó al parecer con gran atención, y cuando concluyó el industrial tomó la pluma, borró la suma representada por existencias y dijo: "Aquí sólo puede tomarse en cuenta el valor del terreno". El industrial recogió los antecedentes, saludó muy atentamente y se retiró callado. Ahí está una de las explicaciones de la existencia de establecimientos frigoríficos en Buenos Aires, mientras aquí no sólo faltan, sino que existían y se han trasladado allá..." (796).

Y aunque es probable que Lucas Herrera y Obes, defensor acérrimo del papel moneda, exagerara sus virtudes en la República Argentina y confiara demasiado en que con capitales abundantes y a largo plazo nuestros hacendados iban a proceder de inmediato al mestizaje, no cabe duda que la ausencia de esta facilidad conspiró contra el desarrollo del país; como también que la hostilidad

de los hacendados a la oligarquía orista no hizo más que acentuarse al observar su proceder luego de 1890.

Cuando en 1892 la crisis financiera obligó al Gobierno a buscar nuevas fuentes de recursos, el diputado José Román Mendoza sugirió a las autoridades que existía un capital que no abonaba impuestos y por sus características era el más indicado para gravarse: el colocado en hipotecas. Quedó bien claro que habló en nombre de los hacendados cuando expuso:

"Toda la industria, todo el trabajo, ganaderos, estancieros, los que ejercen una carrera profesional, todos pagan impuesto, ¡menos el que tiene colocado su dinero a interés!... Una persona que tiene veinte mil pesos de capital en una estancia, en un establecimiento agrícola cualquiera, o en cualquier ramo de la industria, ve acumulándose sobre él toda clase de impuestos; pero al que tiene colocados $ 20.000 en hipoteca, no hay impuesto que le alcance, fuera de los impuestos de consumo".

"Resulta pues, que aquellos para quienes se hace una legislación especial, que se establece hasta la renuncia del procedimiento, es decir, que no dan a ganar ni a los abogados... (Hilaridad en la Cámara)... que es lo más que puede decirse... para esos son las consideraciones... Muchas veces me he preguntado: ¿por qué son esas consideraciones especiales sobre los capitales colocados en hipoteca? ¿Por qué es que no pagan impuesto?, y no he encontrado, en realidad, una contestación satisfactoria..." (797).

La hostilidad de los hacendados al círculo orista —con todas los matices que se deseen, desde que un número importante de los más fuertes también lo integraba— queda comprobada. Ellos formarán el grupo de más peso económico y social en la coalición de intereses que procuró derribar los muros de la ciudadela orista.

Capítulo II
El triunfo de los enemigos del orismo:
La fundación del Banco Nacional

Favorecidos los enemigos del "orismo" por la pacificación política lograda con la Conciliación de Noviembre de 1886, en un ambiente de euforia que un análisis detenido del marco económico no alentaba sin embargo, atrajeron fuertes capitales extranjeros mediante empréstitos en Londres y con el auxilio del capital especulativo situado en Buenos Aires lograron que se fundara en 1887 el Banco Nacional.

El 25 de abril de 1887, el Presidente Máximo Tajes y su Ministro de Hacienda Antonio María Márquez enviaron a las Cámaras un Mensaje dando cuenta de las diez propuestas recibidas para crear Bancos hipotecarios, agrícolas y de emisión, depósitos y préstamos. En ese Mensaje y en el informe de la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes del 29 de abril del mismo año, así como en la discusión particular de las propuestas, quedó en claro qué esperaban los hombres públicos y los grupos económicos que tenían voceros en el Parlamento de la nueva institución bancaria. El informe lo suscribieron Domingo Lamas, Francisco Bauzá, Juan A. Turenne, Leopoldo Mendoza, Juan Peñalva, J. V. Arrivillaga, José R. Rachetti, Andrés G. Otero y Pablo Varzi (798).

Se comenzó por sostener que para lograr un pleno desarrollo económico y el fomento de nuevas industrias era preciso instalar en el país el llamado *crédito personal*, el más descuidado por las instituciones bancarias locales ya que era riesgoso:

"Así como hay cédulas de crédito para la propiedad territorial, warrants para las mercaderías comerciales, y billetes al portador o letras de cambio y cuentas corrientes, el crédito personal debe tener su representante en la circulación si se quiere que no desaparezcan de las esferas de la actividad humana, la confianza individual, la capacidad, el celo, la probidad, las probabilidades de éxito, que todo eso es de tenerse en cuenta, porque tiene su valor utilizable, que no debe esterilizarse".

"Singular progreso sería en materia bancaria, aquel que rehusase todo al hombre, para acordarlo a las cosas, y aún así, a cier-

tas cosas, en una época en que las leyes del crédito tienden a despojar más y más de tal privileg.o á la materia".

El crédito personal era para los hombres nuevos, aquellos cuyo espíritu de empresa se veía oprimido por las exigencias del capital local. Este sólo prestaba con probadas garantías materiales: valores de comercio, tierras, mercaderías. Las clases sociales enemigas del orismo o no deseaban ofrecer estas garantías (los estancieros: la hipoteca de sus campos), o no podían ofrecerla (los industriales, el patriciado empobrecido, los agricultores). Para todos la solución era no negarle al hombre y su buen nombre lo que se otorgaba a las cosas, como dijera el Mensaje del Poder Ejecutivo.

La Comisión de Hacienda fue todavía más precisa al advertir las ventajas del nuevo Banco para los grupos sociales tradicionalmente sometidos a la oligarquía orista o desatendidos por ella. Sostuvo: *"...existe una necesidad señalada de crear nuevos motores de la riqueza pública, cuya estagnación, sea por exceso de precauciones, sea por defecto de garantías, es un hecho...".*

Más adelante señaló que entre las ventajas de un Banco privilegiado y amparado por el Estado existía una que jamás podían ofrecer los Bancos comunes —y buena prueba de ello daban los dos gigantes de la plaza, el Comercial y el de Londres:

"Un Banco de Estado... presenta mayores garantías de imparcialidad y ofrece otras perspectivas de amplitud y desarrollo que una institución particular del mismo género. Desde luego, está en el interés del Banco de Estado, atender las necesidades de la mayoría, buscando raigamen entre el pueblo; y de ahí, que la protección a los pequeños capitales sea uno de sus principales designios...".

En la discusión particular Francisco Bauzá aclaró estos conceptos y los relacionó con la necesidad perentoria de crear una institución de crédito que por su sola presencia controlara, se impusiera como testigo de lo que hacían las demás, arrebatándoles el monopolio del crédito y la consiguiente facultad de dictar los términos de los préstamos y los depósitos:

"...sin cohibir la libertad de los Bancos de emisión y descuento, ...quiero que paralelamente a ellos exista un Banco Nacional o del Estado, que tenga determinados privilegios y que venga a ser como el graduador de la situación, Banco que dé todas las expansiones legítimas, susceptibles de darse a los particulares, pero que no se abandone al interés particular, postergando el interés general...".

Otra función que la nueva institución debía cubrir, liberando de la usura a los hacendados y agricultores (así como a los propietarios de bienes inmuebles en Montevideo), era la de facilitar préstamos hipotecarios a largo plazo y con interés módico. El Banco Hipotecario fue una aspiración de las clases propietarias del suelo en peligro de ser despojadas de éste por la oligarquía orista.

Lo señaló el Mensaje del Poder Ejecutivo:

"...la creación de una institución de crédito territorial que complemente nuestro sistema bancario es una necesidad que se

viene sintiendo desde tiempo y es reclamada con instancia por la opinión; y hoy... no es posible demorar en satisfacer un clamor que se convierte en imperiosa exigencia...". Pues era sabido como: *"...los Bancos Hipotecarios han contribuído poderosamente a bajar la tasa del interés, ...a la facilidad de las transferencias, al fraccionamiento de los valores territoriales por medio de las cédulas, que proporcionan a los rentistas títulos cómodos y seguros; a los propietarios, capitales baratos, como es el objeto de su fundación, amparándoles contra las imposiciones de la usura; satisfaciendo así, aunque indirecta pero principalmente, las verdaderas necesidades de la agricultura...".*

Uno de los objetivos primordiales era eliminar la usura que practicaba con las hipotecas el capital local, promoviendo la competencia del capital extranjero en la compra de las cédulas de la nueva institución, como lo reveló Francisco Bauzá. Al explicar el por qué de la autorización al nuevo banco para que duplicara la instalación de agencias en el exterior, dijo:

"La extrañeza que ha causado en cierta parte del público el que la Comisión de Hacienda en vez de haber restringido el número de agencias del Banco en el exterior, las haya duplicado... induce a hacer alguna explicación... El objeto de estas agencias... no es otro que admitir los depósitos que les hagan los naturales de este país, residentes en el exterior... y al mismo tiempo tienen la facilidad de trasmitir las emisiones de cédulas hipotecarias, que indudablemente no encontrarán aquí mercado. La H. Cámara sabe que el mercado especial de esta clase de obligaciones es la plaza de Hamburgo y que después de ella los grandes centros como París, Londres y otros, son los más habilitados... Este es el objeto que la Comisión ha tenido al duplicar el número de agencias...".

En la sesión siguiente el Representante Domingo Lamas volvió sobre estos conceptos al sostener:

"Este Banco sería únicamente un intermediario entre los propietarios que quisieran afectar sus fincas y los capitalistas locales o extranjeros, no asumiendo más responsabilidad que la inherente a la garantía del servicio puntual de interés y la amortización".

Y Francisco Bauzá de nuevo, en medio de una requisitoria contra la usura orista, defendió la necesidad de combatirla mediante este sistema:

"...nosotros no podíamos de ningún modo dejar abandonada la caución de la hipoteca a cálculos estrafalarios u operaciones leoninas. Se sabe que en el territorio nacional está hipotecada una gran parte de la propiedad raíz: hay quién calcula que los valores gravados ascienden a la suma de 36 millones, aunque los más parcos en esta cuestión suponen que no alcanzan más que a 30. Sea de ello lo que fuere... en un país de 700.000 habitantes, es ya una cantidad respetable para que el Poder Público no se preocupe de darle cierta viabilidad, y ciertas condiciones que permitan a los dueños de la tierra, valorizar no solamente su propiedad misma, sino eliminarla de cargos con dificultades menores de aquellas que la usura pueda exigir" (799).

El crédito hipotecario y la obligatoriedad del establecimiento

de agencias en la campaña, eran el beneficio que recibirían los agricultores y los estancieros. El crédito personal que no exigía garantía "sobre las cosas" completaba el panorama de liberación de la vieja usura orista. Los industriales y los patricios empobrecidos hallarían en él la salvación. Pero estadistas al fin, los políticos del civilismo avizoraron otra ventaja en la creación de un Banco privilegiado. El Gobierno también se liberaría de la usura del préstamo particular necesario para cubrir los crónicos y anuales déficit presupuestales. Entonces se fortalecería la autoridad del Estado y su capacidad de maniobra frente al grupo oligárquico que dominaba la vida financiera nacional.

Lo expuso el Poder Ejecutivo en su Mensaje al señalar que un Banco privilegiado *fuerte*, con dirección honorable, era un establecimiento que además de fomentar el trabajo, la riqueza y la prosperidad, se constituiría en "un arma poderosa para el acatamiento del orden público".

Y el miembro más destacado y lúcido de la Comisión de Hacienda, Francisco Bauzá, apoyando el concepto dijo:

"Hace tiempo que la República vive bajo el imperio de una crisis permanente en la esfera económica; crisis que se modifica según las circunstancias, por efecto de medidas artificiosas y por efecto de incidencias eventuales, pero que existe en cierto modo latente, y reaparece a cada instante, cuando cualquier complicación exterior o amenaza de perturbación del orden público, le da oportunidad para manifestarse...".

"No se explican, por ejemplo, los vaivenes continuos del tipo de nuestras deudas; no se explica tampoco la baja arbitraria de los productos nacionales, sino se va a investigar la falta de crédito".

"Hay pues una razón de Estado que obliga a buscar para la cuestión financiera... una solución...".

No eran ideas nuevas para el diputado Bauzá. Las había expuesto en 1874 en un trabajo titulado precisamente el Banco Nacional. Fueron repetidas por Angel Floro Costa en 1880:

"Una sociedad sin crédito, un gobierno sin crédito, no es sociedad ni es gobierno... Un gobierno sin crédito no tiene ni puede tener autoridad fuera de la fuerza; carece de elementos para pacificar una sociedad, para influir o dirigir su progreso; es impotente para defenderse de agresiones extrañas; es impotente para cumplir sus compromisos; es impotente para todo lo que no sea la explotación o el favoritismo. En esas condiciones están (nuestros) gobiernos. El día que recurran al país por cien mil fuertes, no encontrarán quién se los facilite ni aún con enormes usuras. El comercio y los bancos particulares serán los primeros en negarle crédito... Los déficit hay que cubrirlos con impuestos, con sacrificios enormes o por medios inmorales, como las loterías extraordinarias, como hacía Latorre... El crédito, pues, es un gran elemento de pacificación y de orden..." (800).

Con toda lógica fueron los elementos colorados de la Cámara los que más insistieron en esa función asignada a la nueva institución bancaria. Liberarse del control de la oligarquía orista no era

sólo un bien para el Estado —el que podría pagar sus presupuestos sin necesidad de recurrir a los préstamos usurarios de los particulares o a la emisión de deudas a muy bajo tipo, lo que en el fondo era lo mismo que lo primero— sino también un bien para el Partido que en estos años controlaba al Estado. Fortalecer al Estado era fortalecer contra cualquier intentona revolucionaria al Partido Colorado.

El nuevo Banco, según la opinión de los grupos sociales coaligados para crearlo, en una palabra, era un arma de liberación.

* * *

Cuando el 28 de marzo de 1887 don Emilio Reus y Bahamonde "en nombre de un sindicato de capitalistas" presentó su proyecto de "Banco Nacional de la República Oriental del Uruguay", sabía muy bien qué resortes podían conmover a los grupos unidos contra el capital local, y cómo presentarse ante la opinión y los Poderes Públicos que "clamaban" por una gran institución de crédito.

La propuesta (801) era un hábil canto de sirenas destinado a seducir a los que en la República podían tener todo tal vez, menos dinero contante y sonante.

Comenzó por halagar con bastante gracia —ya que se trataba de un sindicato de capitalistas anglo-argentinos formado por Eduardo Casey, Emilio V. Bunge, Tomás Duggan y Domingo Ayarragaray— el sentimiento nacional. Refiriéndose a la ley de abril de 1883 que organizaba un posible Banco Nacional, Emilio Reus consideró "depresivo" para una Institución destinada a transformarse en la oficial de la Nación, mantener el sistema de contabilidad por libras esterlinas, visto lo cual se llevaría la misma en pesos orientales. Tampoco aceptaba ni Comité Ejecutivo ni Directorio que residieran fuera de Montevideo.

Seguía luego una exposición resumida de las virtudes del Banco a crearse y su eficacia en la promoción del desarrollo económico oriental: a) Al establecer el Banco una agencia en Río de Janeiro para realizar en forma moderada las utilidades "que hoy realiza la usura", se adelantaría a los saladeristas la mitad o las tres cuartas partes de los embarques de tasajo; b) Promovería mediante la Sección Hipotecaria el crédito real logrando de esa manera valorizar la propiedad inmueble e impulsar el "progreso industrial y agrícola" ya que la campaña estaba completamente "repartida hoy entre la pereza improductora o la usura implacable". Advertía al Gobierno que *"hay necesidades sociales que revisten la forma de convulsiones políticas y que sólo son en este país problemas económicos, terribles en su fondo y falsamente planteados en las apariencias. A estas necesidades debe atender, y estos males debe curar el proyecto de Banco Nacional"*. La sección Hipotecaria lograría que nuestras tierras alcanzaran el precio de las argentinas con el consiguiente beneplácito de los hacendados; c) Extendería créditos considerables a la marina mercante, esencial en un país con extensas costas y una posición geográfica envidiable; d) El crédito personal sería la más atendida de todas las ne-

cesidades nacionales. Este se concedería a largo plazo, con amortización trimestral del 5 a 25 % de la cantidad dada, pues era el único medio de dar impulso *"a la mayor parte de los esfuerzos humanos que, por su natural lentitud no se prestan como las especulaciones bancarias o bursátiles a una rápida pérdida o ganancia del capital empleado"*; e) El Gobierno gozaría de una cuenta corriente en la que podría girar al descubierto hasta por $ 1.500.000, manera de liberarlo de la usura particular.

Actuando con una celeridad que demostraba estar la máquina gubernativa muy bien aceitada —el Mensaje del Poder Ejecutivo remitiendo las diez propuestas fue el 25 de abril, la primera discusión parlamentaria el 2 de mayo, y la promulgación de la ley aceptando el proyecto de Emilio Reus el 24 de mayo— el 25 de agosto de 1887, coincidiendo con la fiesta patria, se inauguró la nueva institución. En el banquete el Presidente de la República dijo: *"Acabamos de festejar el aniversario de nuestra independencia política y hoy nos congrega de nuevo una fiesta solemne: festejamos la independencia económica de la República"* (802).

Dejando de lado las fáciles ironías —era dudosa una independencia económica proporcionada por un sindicato de capitalistas anglo-argentinos— lo cierto es que se festejaba la primera ruptura seria del monopolio "orista".

El Banco Nacional de acuerdo a la ley poseía un capital de 10 millones de pesos. El Gobierno nombraba el Presidente y un tercio de los miembros del Directorio y gozaba de una cuenta corriente en descubierto hasta el límite de 1.500.000 de pesos. El Banco se obligaba a establecer sucursales en los departamentos de campaña y a abrir dos Secciones: la Comercial y de habilitación y la Hipotecaria. La Sección Comercial podía emitir billetes de $ 10 y mayores hasta el duplo de su capital realizado con garantía de un encaje del 25 %. Gozaba del monopolio de la emisión menor pudiendo emitir hasta el 40 % de su capital realizado. La Sección Hipotecaria podía otorgar préstamos hasta 30 años. Como regla general daría el Banco la mitad del valor del terreno o la finca, pero quedaba autorizado a prestar hasta las 2/3 partes siempre que así lo resolviera el Directorio. Podía prestar en igual proporción sobre buques mayores de 200 toneladas con bandera nacional. En este caso el término máximo de la hipoteca naval sería de 5 años, pudiéndose renovar. El interés de los préstamos hipotecarios sería del 8 % anual y la amortización del 1 %. El Banco sólo prestaría en primera hipoteca y gozaría del monopolio en la emisión de cédulas hipotecarias. Estaría exento de timbres y sellos y haría el servicio de la deuda pública, debiendo el Gobierno depositar en él los valores judiciales y administrativos. El plazo de la concesión se extendía a 40 años pero los privilegios anotados sólo estarían en poder exclusivo del Banco por 20 años, al término de los cuales podía el Gobierno extenderlos a otras instituciones.

A fines de 1889 se completó el nuevo instituto de crédito. La cédula hipotecaria emitida por el Banco Nacional se cotizaba al 75 %, visto lo cual el interés real que abonaban los deudores era bastante superior al 8 % previsto en la ley de creación. Para

lograr que la cotización de la cédula hipotecaria subiera, el Poder Ejecutivo presentó un proyecto de ley mediante el cual el Estado garantizaría el interés y la amortización de las que en adelante emitiera el Banco hasta la suma de 50 millones de pesos. El objetivo era no sólo favorecer a los agricultores y estancieros terratenientes mediante una rebaja del interés, sino además facilitar las colocaciones hipotecarias en el extranjero, ya que gozando de la garantía del Estado las cédulas emigrarían hacia las grandes plazas europeas como sucedía con las de los Bancos argentinos. Manifestó el Poder Ejecutivo:

"La Cédula Hipotecaria... es la bomba aspirante que atrae poco a poco el capital extranjero a bajo precio, para esparcirlo en riego benéfico, únicamente allí donde nace la necesidad que ha determinado el pedido".

"Ningún empréstito... da resultados tan útiles...".

Además, la garantía del Estado era esencial para atraer el ahorro popular hacia este tipo de inversiones:

"...no es el nuestro un pueblo que carezca de elementos conservadores, que van aumentando así acrece la fortuna pública. Tienen importancia los ahorros y las fortunas acumuladas... que requieren y necesitan un valor de renta estable, seguro, y que proporcione con el alquiler, un modo de ser, modesto o fastuoso, pero tranquilo, regular y ajeno a conmociones violentas. Es únicamente la cédula la que puede desempeñar tan importante cometido...".

Este llamado conjunto al capital extranjero y al ahorro popular de nuestra clase media urbana, que vivía a menudo del alquiler de una o dos pequeñas fincas, "la viuda, el menor, el hombre retirado de la vida activa, la familia acomodada que no quiere hacer aventuras...", tendría éxito siempre y cuando el Estado garantizara la cédula.

A quien se buscó favorecer fue a los terratenientes rurales. La discusión que provocó en la Cámara de Representantes el proyecto lo demostró. El diputado Carlos Saénz de Zumarán no creyó que, dada la actividad que en esos pocos años había desarrollado la Sección Hipotecaria del Banco Nacional, éste dedicara los préstamos futuros a la campaña:

"Este proyecto se encaró y se cobijó bajo la bandera de protección a los intereses rurales. Nosotros lo tomamos y decimos: sí señor, si los propietarios rurales necesitan capital barato para promover la agricultura, para promover la colonización, para proceder a la mejora de la agricultura, para entrar en los cultivos intensivos, etc., etc., estamos dispuestos a que el Estado garanta; pero no queremos que so pretexto de garantir la propiedad rural, se dé la garantía para el agio y la especulación en los terrenos urbanos...".

Analizando las cifras del balance del Banco Nacional, comprobó que apenas la cuarta parte de la serie en circulación se asentaba sobre propiedades rurales, mientras que lo restante gravitaba sobre propiedades urbanas promoviendo su valorización artificial.

Carlos María Ramírez rebatió esta argumentación. Era cierto

que mientras el Banco Nacional había prestado 8 millones de pesos en Montevideo sólo había prestado 2.500.000 en la campaña, pero ello tenía su explicación precisamente en lo caro que resultaba contraer la deuda hipotecaria debido al bajo tipo a que se cotizaban las cédulas:

"*Abaratemos el préstamo hipotecario y ya veremos como la propiedad rural acude a demandarlo. De esto tengo una prueba inequívoca en lo que está pasando. Hay el convencimiento de que este Proyecto va a prevalecer... se cree que habrá cédula garantida. Pues ha bastado este anuncio, para que los propietarios que han solicitado cédulas últimamente, se dividan en esta proporción: de 1.184.000 pesos acordados y por escriturar, hay 956.000 de préstamos rurales. Tres veces más... que préstamos urbanos*".

Y sellando la alianza del patriciado civilista y la clase alta rural contra el círculo orista, sostuvo: "*Yo creo señores, que este movimiento ha de continuar si conseguimos realizar el propósito del Proyecto...: haya dinero barato a largos plazos, que ahora no hay, y la propiedad territorial hará uso de la cédula para la colonización, para los abonos químicos, para los trabajos de irrigación y drenaje, para la cultura intensiva, para la plantación de bosques, para las cabañas reproductoras de razas perfeccionadas...*" (803).

Juan Lindolfo Cuestas apoyó desde el Senado este punto de vista: "*De otra manera* [si el proyecto no se aprueba], *dejaremos al poseedor de la tierra, al productor, sin auxilio alguno y volverá entonces a encontrarse otra vez en manos del usurero, que hipoteca la tierra por seis meses o un año con pacto de retroventa, como ya ha sucedido*" (804).

Finalmente los futuros deudores hipotecarios recibieron satisfacción: el 18 de enero de 1890 el Poder Ejecutivo ponía el cúmplase a la ley de garantía estatal a las cédulas hipotecarias (805).

Los grupos sociales coaligados con el capital especulativo extranjero habían logrado su objetivo: quebrar el monopolio monetario y crediticio del círculo orista. El futuro dependía de la prudente conducta de este primer ensayo e incluso de la actitud que asumiera frente a su nuevo enemigo el capital local.

Capítulo III
El Banco Nacional: su obra en la campaña y la lucha interbancaria

1 — Su acción en el medio rural

No cabe duda que, como nuestra historiografía lo ha afirmado siempre, el Banco Nacional dedicó la parte sustancial de su capital a las operaciones de Bolsa y a promover el desarrollo urbano montevideano. Su acción en el medio rural, tan huérfano de todo tipo de crédito liberal, fue sin embargo, de cierta importancia. Las esperanzas de terratenientes, agricultores y estancieros no se vieron por completo defraudadas.

En su Balance cerrado el 31 de diciembre de 1889, mientras la Sección Comercial poseía un total de casi 18 millones de pesos en valores de cartera, el capital dedicado a las sucursales de campaña se situaba en los 4.300.000. La relación demostraba que un 25 % se había dedicado a los negocios rurales. En cuanto a los préstamos hipotecarios sucedió lo denunciado en la Cámara por Carlos Sáenz de Zumarán: 8 millones de pesos destinados a fincas y solares urbanos y 2.700.000 a las hipotecas rurales (806). La esperanza que algunos diputados y senadores cifraron en que la garantía concedida por el Estado a las cédulas volcara los fondos hacia la campaña no se concretó, tal vez porque el Banco quebró a los pocos meses de aprobada la ley. En el Balance cerrado el 31 de diciembre de 1892 correspondiente al Banco Hipotecario del Uruguay (nombre que tomó la ex-Sección Hipotecaria cuando la quiebra del Banco Nacional), mientras los créditos sobre propiedades urbanas ascendían a 7 millones, sólo 2 millones fueron los otorgados sobre propiedades rurales. La proporción era pues, similar a la de 1889. El abierto predominio de los créditos urbanos señalaba otra vez la dedicación del Banco a la valorización especulativa y artificial de los terrenos montevideanos, con seguridad promovida en abierta connivencia con la Compañía Nacional de Crédito y Obras Públicas de Emilio Reus (807).

Aún con estas aclaraciones es evidente que si el Banco Nacional en sólo tres años de actuación (agosto de 1887 a julio de 1890), logró prestar en hipoteca cerca de 11 millones de pesos, la suma

no era despreciable si consideramos que las hipotecas de los particulares, según cálculos de Francisco Bauzá en 1887, ascendían a 30 millones en conjunto. Su función de ente testigo y regulador de las condiciones crediticias debió tener relevancia singular en el período en que la institución funcionó a todo vapor.

En cuanto al llamado crédito personal o de habilitación, limitado el capital de las sucursales por las anomalías anotadas, se concedió empero en condiciones de liberalidad nunca vistas hasta ese instante en nuestra campaña. Al instalarse resolvió el Directorio otorgar a agricultores y hacendados sumas de hasta $ 1.000 con una amortización trimestral del 10 % y un interés del 10 % anual. Facilitó también préstamos hipotecarios hasta $ 500 destinados a los pequeños labradores con un plazo de 5 años, amortización del 20 % e interés del 9 % anual (808).

Al año siguiente, en setiembre de 1888, el Directorio puso en práctica un criterio todavía más liberal. Los préstamos de hasta 1.200 pesos se amortizarían anualmente en un 10 % y las pequeñas hipotecas se otorgarían a un interés del 7 %. Comentó la resolución "El Telégrafo Marítimo":

"El Banco Nacional hace pues un verdadero servicio facilitando préstamos a los agricultores y ganaderos, amortizables anualmente por cuotas generosas, y de este modo, no sólo les facilita los medios de entrar en una vida más cómoda y de porvenir sino que conquistará para cada una de sus sucursales una clientela numerosa..." (809).

El Poder Ejecutivo en 1892 avaló esta opinión al sostener que las sucursales del Banco desempeñaron en los departamentos *"las funciones de pequeños bancos de crédito agrícola"* por lo que habían *"concurrido poderosamente al desarrollo de la agricultura"* (810).

Todas las fuentes consultadas sin excepción, reconocen la labor pósitiva de las sucursales del Banco Nacional en la campaña así como el hecho de que ellas fueron las únicas que proporcionaron créditos sanos cuando la institución quebró. Recordó en 1896 Setembrino E. Pereda: *"Las sucursales del Banco Nacional... clausuradas... en 1890... no sólo tenían fondos para cubrir sus propios compromisos, sino que excedieron en mucho a sus débitos y contribuyeron con pingües sumas a la Casa de Montevideo"* (811).

No puede dudarse de la acción positiva del Banco en el medio rural. Aunque muy limitada por la distracción del grueso de su capital en la especulación, el aporte de las sucursales aseguró al pequeño labrador y a los estancieros (en base al préstamo hipotecario y al crédito personal por sumas reducidas), la libertad que habían estado reclamando las clases rurales para no caer ante la más pequeña de sus necesidades: el pago de la Contribución Inmobiliaria, la compra de sus alimentos, etc., en las garras del pulpero o el prestamista urbano. El apoyo que recibió la institución de la campaña, cuando quebró en julio de 1890, es la mejor prueba de lo antedicho (*).

(*) Que el Banco Nacional no satisfizo todo lo que esperaban los rurales de él quedó bien de manifiesto cuando a mediados de 1889 Remigio Castellanos, uno

2 — El "orismo" reacciona: la lucha interbancaria

"Quéjase el Banco [Nacional] de que las otras, instituciones emisoras, le hacen una cruda guerra, llevándole diariamente a la conversión una parte considerable de los billetes que emite".
(Editorial de Eduardo Acevedo en "El Siglo" en 1890, citado en publicación de la Facultad de Humanidades y Ciencias: "La crisis del noventa", p. 6).

El círculo orista siempre se había opuesto a la fundación de Bancos en los que el Estado tuviera participación, aunque fuese mínima, ante el riesgo de que ello condujera al entronizamiento del papel moneda. Sin embargo, ese círculo, formado por hombres conservadores pero inteligentes, en cuanto comprendió que el Gobierno y las fuerzas sociales que lo apoyaban estaban dispuestos a quebrar su monopolio recurriendo a otra fuente de capitales, presentó dos propuestas para la fundación del Banco Nacional. Entre las diez que las Cámaras consideraron en el mes de mayo de 1887, por lo menos la de Agustín de Castro y la llamada del "Banco del Uruguay" respondían al capital local. Este, con tal de mantener su situación monetaria privilegiada estaba dispuesto a ceder en algunos puntos de manera de restablecer el monopolio amenazado.

El proyecto de Agustín de Castro proponía la organización de un Banco con capital de 6 millones de pesos dedicado a operaciones hipotecarias. La Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes, en su análisis de la propuesta, advirtió que los privilegios exigidos podían tener consecuencias nefastas para la economía nacional y los futuros deudores: a) Los bienes hipotecados serían vendidos extrajudicialmente en remate público al mejor postor renunciándose a toda forma de juicio, con lo que la institución no hacía más que repetir una cláusula frecuente de las hipotecas existentes en el país; b) El Banco gozaría del monopolio de

de los miembros de la Asociación Rural, presentó un proyecto de "Banco Nacional Agrícola". Por él —además del negocio— se buscaba cubrir los huecos dejados por la acción del Banco Nacional. Los objetivos del Banco Agrícola eran "crear el crédito agrícola en el país, proveyendo a nuestros ganaderos y agricultores con el capital que necesiten, sea en préstamo... sea en especie.... "Ese crédito facilitaría el mejoramiento de las razas de ganados, la preparación por la estabulación en gran escala del vacuno para la exportación, el fomento de los pueblos de campaña y la ocupación de "muchas familias ,en la generalidad nacionales, que pueblan sus ejidos, que por falta de recursos y de protección... vegetan en la miseria". El capital del Banco sería de 10 millones de pesos; haría préstamos en efectivo; a los propietarios en los ejidos les suministraría instrumentos agrícolas perfeccionados, semillas y ganado mediante un régimen liberal; a los que no dispusieran de tierras propias el Banco, mediante la expropiación de áreas que el Gobierno autorizaría, los convertiría en colonos de chacras "agropecuarias" asegurándose la institución la mitad de todo lo producido en cereales, lana y ganado mayor. El Banco se obligaba a instalar en un plazo de 5 años, 50 establecimientos rurales del tipo indicado. La propuesta, aunque retirada por Remigio Castellanos (812), indicó con claridad que el Banco Nacional no cubría por entero las aspiraciones crediticias de la campaña.

la emisión de cédulas por 50 años, lo que según la Cámara, observando su exiguo capital, haría que en los últimos 20 años el Banco no pudiera continuar sus operaciones, privando a la nación de ese servicio.

La propuesta más seria del "orismo" correspondió al llamado "Banco del Uruguay". Este tendría un capital de 5 millones dedicados al Banco de Emisión y 1 millón al Banco Hipotecario. Las operaciones descriptas coincidían en términos generales con la propuesta de Emilio Reus, asegurando los proponentes "representar capital existente en el país". La Comisión de Hacienda formuló varias observaciones que hacían preferible el proyecto Reus al del capital local. El capital asignado al Banco Hipotecario era escaso. Los privilegios solicitados no estaban en relación con las pocas facilidades que se le concedían al Estado: cuenta corriente en descubierto por sólo 1 millón de pesos; no se admitía la ingerencia del Gobierno en el Directorio. Analizando ambas propuestas es indiscutible que las dos carecían de las ventajas que presentaba la que fue aceptada. Revelaban más el deseo de la oligarquía orista de no perder el monopolio monetario, que un cambio radical en su actitud conservadora y usurera (813).

Fue la gran prensa montevideana (sobre todo "El Siglo" y "El Telégrafo Marítimo"), la encargada de defender las propuestas oristas y atacar, insinuando que Emilio Reus había comprado a nuestros hombres públicos, el proyecto del español.

Uno de los miembros más conspícuos de la oligarquía orista, Aurelio Berro, inició desde "El Telégrafo Marítimo" una polémica con Emilio Reus. Defendió al proyectado "Banco del Uruguay" con argumentos nacionalistas, ya que el sindicato que apoyaba a Reus era extranjero.

Por supuesto que tales razones en boca del capital local —al que ya hemos caracterizado desde este ángulo— eran sólo un recurso de circunstancias que nadie medianamente informado podía tomar en serio. En la realidad de los hechos, tan extranjeros resultaban unos como otros, y en cuanto a las conductas observadas, el carácter anti-nacional del círculo orista se había puesto de manifiesto repetidas veces en nuestra historia económica y política, como hemos comprobado en este tomo y en el primero. Señaló Aurelio Berro: "*El Banco Nacional del señor Reus es un Banco Extranjero que operará por cuenta de interesados del exterior, que podrá absorber las operaciones bancarias e hipotecarias en el país... Tal como es, podrá constituír un óptimo negocio para quién lo haga; pero será con el tiempo pésimo para el país...*".

Revelando el fondo de su pensamiento, al criticar la opinión favorable del Ministro de Hacienda Antonio María Márquez al Proyecto de Emilio Reus, concluyó: "*Es sensible que no haya conocido S. E. que para establecer un Banco como el del señor Reus prescindiendo de la inconveniente ligazón con el hipotecario, no necesitamos en manera alguna ocurrir al exterior, ni a nuevos proponentes. Con el Banco del Uruguay proyectado teníamos lo necesario para el caso*".

"*Pero si se daba fe a la absurda especie que tanto mal parece*

haber hecho en las alturas al proyecto del comercio nacional, es muy probable que sobre la base de alguno de los Bancos ya establecidos —el Comercial o el de Londres & River Plate, por ejemplo— se hubiera podido realizar quizás en dos meses lo que en un año va a hacer el señor Reus" (814).

En la Cámara de Diputados correspondió a Juan Pedro Castro hacerse eco de las opiniones del círculo orista y defender sus propuestas. Comenzó por señalar la extrañeza que le causaba la celeridad con que se estudiaron las propuestas, sugiriendo sospechas sobre la honorabilidad de los miembros de la Comisión de Hacienda. Preguntó:

"¿Por qué, señor Presidente, ha sido llamado un solo Sindicato para reducir las pretensiones que tenía...? ¿Por qué no se ha llamado a algunos de los que representaban Bancos hipotecarios... para ver si accedían a rebajar sus pretensiones...? ¿No habría entre los 7 u 8 proyectos que se han presentado, alguno que hubiera cedido a las pretensiones de la Comisión de Hacienda? En uno de ellos sobre todo,... figuran nada menos que 60 ó 70 comerciantes de primer orden de la República...".

Francisco Bauzá, principal de los miembros informantes de la Comisión de Hacienda, replicó en ácidos términos:

"...la Comisión de Hacienda, comprendiendo hasta qué punto llega la miseria de los intereses humanos, deja que esas manifestaciones salivosas busquen su equilibrio natural en el suelo... Hemos estudiado... uno a uno los Proyectos sometidos a la Comisión... y hemos encontrado... que casi todos ellos eran la más solemne de las farsas, confeccionadas a objeto de obtener concesiones y venderlas, tomando por cómplices del éxito a nuestra ignorancia, a nuestra bonhomía, o en otras palabras, dando por sentado que éramos bastante tontos para admitir proposiciones que todo el mundo conoce de dónde vienen, y lo que es más, que todo el mundo sabe adónde van... (Apoyados. Muestras de aprobación en la barra)".

Y luego de esa referencia lateral al círculo orista, Bauzá, nacionalista encendido, defendió con vehemencia la honestidad de las Cámaras orientales:

"Hace mucho tiempo que en este país se vive en medio de subterfugios y locuras: cualquier mozo de 20 años agarra la pluma y escribe en los diarios contra la reputación de los que ocupan puestos públicos, o contra la reputación de los que han ganado un nombre en muchos años de trabajo... hasta el punto de hacer creer a todo aquel que patrocina un Proyecto, que todo aquel que aconseja una resolución... está necesariamente pago de antemano. ¡Cómo si los hombres de la República Oriental fueran tan fáciles que se vendiesen a cualquier aventurero que trajera la bolsa de Judas en la mano...! (Apoyados. Aplausos en la barra)".

En ataque directo al círculo orista y su proyectado banco, concluyó:

"¡Vaya si conocemos el Proyecto defendido por el señor Castro...! Por si acaso el señor Diputado no lo sabe, le diré que figuran entre los firmantes, hasta menores de edad. El proyecto en

sí, es de una concepción detestable... Y al igual de ese Proyecto, hay una verdadera serie de ellos que pretenden monopolizar la tierra haciéndose dueños de toda la que está hipotecada;...".

"La Comisión de Hacienda ha hecho lo que debía hacer: ha visto que la única propuesta seria y digna... era la propuesta... del señor Reus... Esa es la razón que ha influído en la aceptación del Banco Nacional del Uruguay, de ese Banco que empieza a suscitar mucha animosidad y muchas calumnias, porque precisamente viene a resolver un punto capital de la vida de esta nacionalidad. Hace mucho tiempo que habíamos podido triunfar en todas partes; en el campo de batalla y en los comicios, pero no habíamos podido triunfar en la Bolsa; hace mucho tiempo que un partido de agiotistas estaba jugando al alza y a la baja con el crédito de la Nación para favorecer combinaciones e intrigas... Si no les agradaba la composición de un Ministerio, luego se convenían para depreciar los fondos públicos. Si no podían asegurar candidaturas de su devoción para las Asambleas Legislativas, llovían los rumores alarmantes y los insultos periodísticos con el fin de paralizar todo movimiento económico. Estábamos dependiendo de ellos, que nos sostenían en el terreno financiero, como la soga sostiene el ahorcado".

"La ocasión de sacudir esa tutela ominosa se nos presentó con el Proyecto de Banco Nacional... Tenemos pues la institución que aplasta a los agiotistas, que restablece nuestra legítima influencia en el concierto de los elementos económicos... la facción de los intrigantes, que se titula a sí misma, con toda modestia, la aristocracia de la inteligencia, aristocracia de la honorabilidad, ha inventado la especie de que se nos han dado millones para sancionar el Proyecto... Nadie nos ha dado nada, y lo que es más, nadie se hubiera atrevido a ofrecérnoslo, ni a nosotros, ni creo que a ningún hijo de este país...".

Aunque en el calor del debate Francisco Bauzá tal vez exageró la acrisolada honorabilidad de los representantes orientales (no la suya, que era intachable por cierto), los términos que utilizó para caracterizar al círculo orista y su nefasta influencia en la vida económica y política nacional prueban el valor que el patriciado civilista asignó al nuevo Banco para liberarse de esa tutela que era vasallaje.

En la sesión siguiente tuvo que enfrentarse con Monseñor Estrázulas y Lamas quién, con argumentos similares a los de Juan Pedro Castro, apoyó las propuestas del capital local. Francisco Bauzá realizó en esta ocasión una defensa del capital extranjero sosteniendo que tan honesta era la representación "de un capital inglés, alemán o turco, como la de un capital uruguayo, siempre que ese capital haya tenido por norma la honorabilidad de la adquisición...". Monseñor Estrázulas y Lamas no tuvo más remedio que confesar que su oposición no era al capital extranjero "in totum", ya que entre los comerciantes patrocinadores del "Banco del Uruguay" abundaban "los extranjeros residentes en el país" (815).

Lo cierto es que el intento del círculo orista por mantener su

monopolio monetario había fracasado. Pero siempre quedaban otros caminos para la lucha.

* * *

La breve vida del Banco Nacional alteró todos los cánones del "normal" negocio bancario en la época. Actuando con un capital crecido, movilizando por vez primera en grandes proporciones el crédito personal y el hipotecario en condiciones liberales, vivificando, tal vez con demasiado vértigo, los capitales existentes en la nación, obligó a sus colegas a modificar una conducta hasta entonces hecha de prudencia, tacañería y excesiva rutina. Baste señalar que antes de su fundación, los dos principales Bancos de la plaza (el Comercial y el de Londres), no abonaban interés por los saldos acreedores, y que desde la entrada en funciones del nuevo competidor se vieron obligados a hacerlo para mantener un nivel digno de depósitos.

El Banco de Londres y el Banco Comercial desde que empezó a emitir sus billetes el adversario, iniciaron una política de conversión diaria de los mismos, lo que restó posibilidades al Banco Nacional (*). Comenta el historiador de la banca británica en el Río de la Plata, David Joslin:

"*Desde el comienzo,* [el Banco de Londres y Río de la Plata] *miró las operaciones del Banco Nacional con aprensión... Por razones de seguridad, la tenencia de billetes del Banco Nacional se mantenía en el mínimo a través de una liquidación diaria, y la sucursal evitaba los préstamos importantes garantidos por sus cédulas. Atendiéndose a sus acostumbrados préstamos a corto plazo y financiando la rápida expansión del comercio exterior, los negocios se mantuvieron sobre una base segura y extremadamente productiva*" (816).

La propia quiebra del Banco Nacional el 5 de julio de 1890, aunque determinada por la especulación en la Bolsa, tuvo como motivo ocasional la imposibilidad de convertir los 400.000 pesos en billetes que el Banco de Londres presentó ese día al cobro. No hubo posibilidad de ensayar una espera, como lo comentó el acta del Directorio del Banco Nacional:

"*En ese momento se recibe una nota del Banco de Londres y Río de la Plata comunicando que a consecuencia de haber rehusado el Banco Nacional convertir a oro sus billetes, ha dispuesto no recibirlos en su caja, a no ser que el Banco Nacional le con-*

(*) Débese advertir lo grávida en consecuencias que era esta conversión diaria de los billetes del Banco Nacional por sus adversarios. Ella significaba en la práctica: a) El necesario mantenimiento de una fuerte reserva en oro por parte del Banco Nacional para responder al apremio de sus enemigos, lo que impedía utilizar por entero el capital de la institución. b) Una especie de "corrida" permanente y cotidiana a la institución por parte de sus rivales. Esta extorsión legal provocó, sin duda, las más grandes alarmas entre el público y debió avivar en éste la desconfianza hacia el billete convertible del Banco Nacional. En parte puede haberse debido a ello que la suma de billetes emitidos cuando acaeció el crack en julio de 1890 no fuera tan elevada como la propia especulación del Banco lo hacía esperar.

vierta $ 200.000 o le ofrezca garantía a satisfacción por los $ 400.000 que tiene en su poder" (817).

No podía adoptar otra actitud el representante más conspícuo del alto comercio, el Banco Comercial. En primer lugar, ante el peligro que creyó ver en la instalación del Nacional, el Directorio del Banco Comercial resolvió el 1º de octubre de 1887 abstenerse de todo tipo de negocio. El 23 de diciembre el gerente Juan G. Ingouville manifestó al Directorio que "*...en este estado de cosas debo hacer notar... que la abstención del Banco de hacer negocios desde el 1º de octubre ppdo., está dando lugar a severísimos comentarios, al punto que si no se varía el programa, el Banco estará expuesto a perder cuentas... soy de opinión que, en atención a ser esta la época de más actividad del año, se hagan algunos negocios sobre todo con aquellos clientes que, si se persiste en negarles, irán a otra parte*".

En efecto, había ahora otra parte dónde recurrir. El temor del Directorio radicaba en la posibilidad de que se estableciera el curso forzoso, lo que llevaría a tener que recibir en pago de préstamos hechos a oro, el papel depreciado. Desaparecido el temor ante el primer triunfo bolsístico del Banco Nacional con la Conversión de la Deuda Consolidada, el Gerente confesó que todo "había salido al revés de lo que se esperaba". Era ya tiempo de reanudar las operaciones si no se deseaba que el Banco Comercial se hiciera odiar más aún:

"*...se habían perdido tres meses de negocios que podían haber sido brillantes, y lo que era más grave, se habían enajenado muchísimas simpatías, y el Banco Comercial que desde su fundación nunca había sido popular entre cierta clase de personas, había aumentado el número de desafectos que criticaban su actitud*" (818).

A confesión de parte, todo dicho.

Al igual que su colega, el Banco Comercial enviaba diariamente a la conversión el papel moneda emitido por su peligroso adversario. Y cuando el Gobierno el 15 de junio de 1890 pidió a los Bancos particulares celebrasen un acuerdo para evitar la conversión recíproca y diaria de sus respectivos billetes y lo hicieran sólo una vez por semana, el Banco Comercial dirigió al grupo de las instituciones privadas que se negaron al pedido (819).

Don Emilio Reus conocía muy bien donde estaban sus enemigos. El 3 de mayo desde "La Nación", en réplica a Aurelio Berro (erigido en defensor del capital y los bancos locales como el Comercial), sostuvo:

"*El Banco Comercial que Ud. me cita, lleva en el país 30 años. Su capital son 2 millones; sus utilidades son providencialmente el mismo 12 % que Ud. calcula, y sin embargo, ¿dónde están los 19.281.800 pesos producidos por la capitalización de esas utilidades? Si los establecimientos de crédito controlaran su existencia en el sufragio público, como las magistraturas nacionales, ya vería Ud. como se respondía a esta pregunta por todo el comercio de Montevideo...*".

"*Soy un proponente de un Banco nuevo; y mi juicio sobre los existentes sería parcial, y algo apasionado tal vez, aunque no*

fuera injusto. Las acciones del Banco Comercial están bien en las manos en que están; el Banco Comercial es una institución de una sola pieza; tiene su carácter propio; hay compenetración de ideas entre el reducido número de sus accionistas; significa algo como la representación de los ideales económicos de muchos de ellos, y en fin, mi amigo y Señor, dejaré esta materia, porque tengo sobre todo cuanto puede hacer un Banco, las ideas más opuestas a lo que el Banco Comercial hace" (820).

Con suave ironía el estanciero Domingo Mendilaharzu y el defensor del alto comercio Pedro Carve se enfrentaron en la Cámara de Diputados en enero de 1890, en ocasión de discutirse la garantía estatal a las cédulas hipotecarias emitidas por el Banco Nacional. En ese diálogo se resume la lucha interbancaria. Luego de defender Domingo Mendilaharzu la necesidad de otorgar la garantía estatal, Pedro Carve le interrogó:

"—Sr. Carve (don Pedro). ¿Me permite el señor diputado...? ¿No ha interrogado al Directorio del Banco Comercial?

"—Sr. Mendilaharzu. No señor, pero he de recibir otras contestaciones que no he recibido, pero que he de recibir todavía.

"—Sr. Carve (don Pedro). Sería conveniente oír esa opinión.

"—Sr. Mendilaharzu. Ya sé a la escuela económica que pertenece el señor Representante, por esa advertencia (Murmullos en la Cámara). Para el Banco Comercial probablemente estamos en crisis; y así se ha de ver que las restricciones del Banco Comercial no han de abonar la opinión de que no existe crisis" (821).

El Banco Nacional ponía en peligro la existencia del círculo orista al destruír su monopolio. El círculo lo combatió con todas las armas. Paradojalmente, sin embargo, la mejor se hallaba dentro del propio Banco: su afán especulativo.

Capítulo IV
La caida del Banco Nacional

El 5 de julio de 1890, ante la disminución de su reserva metálica, el Banco Nacional tuvo que colocar un cartel en la puerta que decía: "Aplazada la conversión". Aunque a los más avisados la noticia no les sorprendió, y al círculo orista con seguridad le agradó, lo cierto es que ella, como decía un diario de época, "corrió más rápidamente que la electricidad". Los tenedores de billetes se atropellaban y hasta rodaban por las escaleras del Banco sufriendo el desengaño de encontrarse con el cartel. En esta tarea se entretuvieron centenares de personas durante 3 horas, y la cuadra de Zabala, de Cerrito a Piedras, se llenó de una multitud.

Enmarcada dentro de la crisis por la que la nación atravesaba desde 1886, determinada en lo que al Banco se refiere por la pérdida de su capital en la especulación bursátil, la institución se hallaba en estado de quiebra.

Por cierto que el Gobierno presidido por Julio Herrera y Obes no participó de la última opinión que hemos emitido. En el Mensaje que remitió a las Cámaras en 1891, pasado ya el tiempo y creyendo poder hacer un análisis más sereno, sostuvo que la prosperidad de los años del "boom" no había sido artificial "aunque pudo tener algo de exagerada". Los motivos principales de la ruina debían buscarse en "causas extrañas a los actos de nuestra especulación comercial" que paralizaron el movimiento de los negocios.

"Entre otras causas la primera y principal fue la considerable extracción de oro amonedado que desde 1881 viene sufriendo el país y que en los últimos tres años de 1887 a 1890 fue de $ 8.300.000... Suma enorme para un país cuyo stock metálico es de 13 a 14 millones de pesos y cuya circulación se hace casi toda en especies, por efecto de su repulsión a la moneda fiduciaria... Estas extracciones de oro reflejadas en la disminución del encaje metálico de los Bancos de Emisión, produjo la primera manifestación sintomática de la crisis, representada en la restricción de los descuentos y del crédito personal, y sintetizada en la paralización comercial".

"La pérdida de las cosechas, el retraso en el engorde de los ganados y el bajo precio de nuestros frutos... vinieron a agravar y complicar nuestra situación comercial...".

"Al mismo tiempo los capitales venidos de Buenos Aires... se

retiraban por efecto de la crisis que pesa sobre Buenos Aires, llevándose el oro que representaban sus papeles y dejándonos en cambio una cantidad proporcional de valores de toda clase que desbordaron la plaza produciendo su depreciación consiguiente".

Y luego de plantear con habilidad el contorno económico general de la crisis, Julio Herrera y Obes pasó a explicar la quiebra del Banco en estos términos:

"En este momento de su evolución la crisis era monetaria, se caracterizaba por la falta de medio circulante y para traerlo al país, llenando el vacío que habían dejado las extracciones de oro del año 89, fue que el Poder Ejecutivo, a solicitud de la Casa de Baring Brothers y Ca. de Londres, inició la negociación del empréstito de 2 millones de libras destinado por la ley a la Conversión de los Bonos del Tesoro y pago del déficit de que el Banco Nacional era tenedor, pero en realidad con el objeto de que el Banco Nacional pudiera movilizar esa parte de su capital... trayendo su importe en oro, con lo que es presumible se habrían conjurado los efectos de la crisis".

"La base de esta combinación era que la casa Baring, interesada directamente en sostener al Banco Nacional —del que era fuerte accionista y acreedora— renovase los créditos y cauciones que tenía a su favor por valor de cerca de 7 millones de pesos; pero aquélla casa bancaria inglesa ya se encontraba apurada... y llegado el momento de realizar el empréstito, lejos de entregar su producto al Banco Nacional, exigió perentoriamente el pago de cuanto el Banco le adeudaba...".

Como no podía ser menos, Julio Herrera y Obes, el representante más esclarecido del patriciado civilista, principal sostén de la fundación y desarrollo del Banco Nacional, sostuvo que *"La crisis se hizo desde entonces más violenta y aguda y fue a repercutir, como era lógico, en el establecimiento de crédito que más liberal había sido en sus descuentos, que más expansión había dado a su emisión, y que más consideraciones había tenido con sus deudores; y ese establecimiento de crédito fue el Banco Nacional, que agotadas sus reservas metálicas... tuvo que suspender la conversión a oro de su emisión fiduciaria"* (822).

Este fue el punto de vista de los enemigos del círculo orista. El principal diario montevideano "El Siglo" no participó de esta opinión. Su redactor, el futuro historiador Eduardo Acevedo, analizando los Balances de la institución quebrada, hizo hincapié en que sumas que abarcaban casi toda la cuenta del capital habían sido entregadas al juego de la Bolsa en condiciones de liberalidad sospechosas (la famosa cuenta de Eduardo Casey por $ 4.525.922, por ejemplo) (823). En general nuestra historiografía ha aceptado esta última interpretación no advirtiendo, sin embargo, que ella emanaba del representante periodístico del alto comercio (*). Con

(*) En el tomo IV de sus "Anales", Eduardo Acevedo ofrece un análisis detallado de las maniobras especulativas a que se entregaron los principales accionistas del Banco Nacional.Creemos, sin embargo, que un juicio científico sobre la actuación del Banco y las razones que provocaron su caída, está todavía por hacerse y corresponderá a la futura investigación. La opinión de Eduardo Acevedo

posterioridad, tanto Eduardo Acevedo como Martín C. Martínez, comenzaron a reconocer el valor del "contorno económico" de los años anteriores a 1890 como promotor de la quiebra, sin dejar de observar que la especulación había jugado un papel determinante en la caída del Banco. Las pruebas de que ella existió son concluyentes. El valor a asignársele dentro de las motivaciones de la crisis dependió, en general, de la posición que se asumió en la querella entre el orismo y sus enemigos. Los que más insistieron en ella olvidaron, sin embargo, que el Banco debió luchar desde el comienzo con el grupo económicamente más fuerte del país. Y esta circunstancia, tanto como la especulación, no era precisamente la más favorable al desarrollo sin sobresaltos de la institución.

Conocida la decisión del Directorio del Banco Nacional de suspender la conversión, el patriciado civilista que dominaba los Poderes Públicos actuó con gran celeridad. Dos soluciones legales podían enfrentarse: una, favorable al círculo orista, declarar la quiebra de la institución y proceder a liquidarla de inmediato. Otra, favorable a sus enemigos: declarar la inconversión de los billetes por un plazo prudencial mientras se buscaba reorganizar el Banco. Las Cámaras en sesión secreta realizada el 7 de julio (un lunes declarado feriado para dar tiempo a solucionar el problema), se inclinaron por la segunda de las posiciones.

La Cámara de Representantes aprobó un proyecto de ley por el cual los billetes del Banco Nacional serían considerados moneda legal y recibidos como tal por su valor escrito en todas las oficinas públicas en pago de impuestos y contribuciones, con excepción del 20 % de los derechos de Aduana que se abonaría a oro. Serían recibidos también como moneda legal en las transacciones particulares *"sin perjuicio de estarse en los contratos celebrados antes o después de esta ley, a lo que en ellos se hubiere pactado".*

—con todos los respetos que merece su obra histórica— pudo estar prejuiciada. Eduardo Acevedo desde la redacción de "El Siglo" en 1890 y la Cátedra de Economía Política en la Facultad de Derecho, defendió las posiciones liberales en materia económica que concordaban con el interés de la oligarquía orista. El diario "El Siglo" fue el portavoz intelectual del "alto comercio" y Eduardo Acevedo llegó a integrar en 1902 el Directorio del principal Banco orista uruguayo: el Comercial. En sus editoriales de 1890, 1891 y 1892 fue junto a Martín C. Martínez, uno de los críticos más destacados del Gobierno de Julio Herrera y Obes, y en años posteriores, bajo la Presidencia de Juan Idiarte Borda, atacó los "negociados e inmoralidades" del colectivismo, la agrupación política herrerista. Cuando en 1911 Batlle y Ordoñez lo designó Ministro de Industrias, muchos de sus viejos amigos de clase se asombraron y señalaron la inconsecuencia en que incurría el defensor del liberalismo en la Cátedra, al convertirse en Ministro de un Gobierno que desarrollaba una política estatista. Entre sus críticos se halló el por ese entonces Director de "El Siglo", Juan Andrés Ramírez. A partir de este momento Eduardo Acevedo parece haber sido captado por las concepciones batllistas. Todos estos avatares de su vida pública se reflejan en su juicio histórico. Al redactar los "Anales" y juzgar la aventura del Banco Nacional no abandonó la postura liberal y orista que sostuvo cuando fue periodista, así como al referirse a la segunda Presidencia de Batlle no olvidó que había sido su Ministro. Es justo consignar empero, que también José Batlle y Ordónez juzgó con severidad las maniobras especulativas del Banco Nacional. De cualquier manera, la opinión del historiador Eduardo Acevedo se parece demasiado a la del periodista Eduardo Acevedo (comprometido en la redacción de un diario orista) como para que no señalemos la necesidad de corroborar o modificar sus juicios acerca de este punto.

El servicio de los títulos hipotecarios y la deuda pública interna y externa se haría a oro. Este proyecto no satisfacía al orismo y —tal vez sin advertirlo la Cámara— abría la puerta para que la depreciación del billete se produjera de inmediato. El círculo orista que deseaba la liquidación del Banco en situación de quiebra se vió también afectado, porque si bien las obligaciones contraídas o por contraerse a oro debían ser abonadas en ese metal, aquéllas en las cuales nada se hubiera pactado por escrito "podrían los deudores imponer una moneda depreciada" para saldar su deuda (824). Y, desde el otro ángulo, el proyecto, al admitir que la cláusula oro seguía rigiendo en los contratos en que se la hubiera estipulado, condujo a la depreciación del billete (825).

La Comisión de Hacienda de la Cámara de Senadores elaboró un proyecto favorable a la tendencia orista suscripto por Carlos de Castro y José L. Terra. Discorde se manifestó Juan Lindolfo Cuestas. El acta de la sesión secreta revela las tendencias sociales en pugna. El proyecto de la Comisión de Hacienda, aunque con la aparente intención de favorecer las finanzas públicas, atentaba todavía más contra el valor del billete y su curso forzoso. El Estado podría recibirlo en sus oficinas receptoras sólo por su valor corriente (y no el escrito), y los particulares lo recibirían de acuerdo a su voluntad. Esto era como declarar su desmonetización. José L. Terra en la discusión particular defendió con calor esta posición. Sostuvo que de aceptarse el criterio de la Cámara Baja se daba el primer paso para *"alterar nuestro régimen monetario y crear, bajo la denominación de curso legal, el curso forzoso, y aunque atenuado, de la peor especie"*.

Pero el Senado en mayoría no estaba dispuesto a apoyar el informe de su orista Comisión de Hacienda. Juan Lindolfo Cuestas expuso la opinión de las clases rurales amenazadas por la liquidación de un Banco que les había prestado útiles servicios y la desaparición de una buena parte de la moneda fiduciaria del país, lo que traería por consecuencia la restricción del crédito y el renacimiento de la usura:

"...se mira con indiferencia a la campaña, donde el cultivador, el ganadero, el negociante y aún el propietario merecen sus intereses la misma protección que los intereses de la capital".

"...el proyecto de la Comisión no era sino una copia en parte del de la Cámara de Representantes, con modificaciones que hacían imposible el desarrollo y reforma del Banco, que a ser aceptadas convenía más liquidar el establecimiento... Que no se debe desmayar porque el Banco hubiera suspendido pagos, que era un hecho consumado... que lo único que se debía pensar era en construir un establecimiento más sólido y más útil que el presente, sobre su base...".

El senador por Soriano, Amaro Carve, compartió esta opinión e hizo hincapié en lo que sucedería con la clase media y la gente pobre en la ciudad y el campo, jornaleros, obreros, empleados públicos, ya que el papel moneda del Banco estaba distribuído en su mayor parte "entre la clase más desgraciada de la sociedad". Había

que protegerlos del círculo orista al que, sin pelos en la lengua, calificó con el insulto más fuerte que se le ocurrió: "*judíos*":

"El jornalero, el obrero, el empleado público se encuentran en este momento con el alma llena de zozobras... La Comisión informante en mayoría aconseja que se reciba el papel en las oficinas públicas al precio de cotización del día; importa decir que se pretende que se lancen a los tenedores de billetes del Banco Nacional en brazos de los judíos agiotistas de las casas de cambio y de la Bolsa. Se propone también hacer desaparecer de la circulación de todo el país 7 millones de moneda necesaria para las transacciones de todo género... y digo desaparecer, porque el papel en las condiciones en que quiere colocarlo la Comisión... dejaría de ser moneda para convertirse en mercancía... Se compraría un billete a un pobre trabajador con la misma depreciación que si fuera a llevar al monte de piedad un objeto de uso".

"En todas las leyes de la naturaleza de la que discutimos ahora, se establece la obligación de recibirse aquél en las oficinas públicas por su valor escrito, y pretendiendo quitarle hoy a la ley esa cláusula necesaria para valorizar el papel que la Nación garante, desamparamos despiadadamente a los que actualmente los poseen: lanzamos a la explotación y a la usura los ahorros de los trabajadores... y ponemos a los demás en condiciones de no poder comprar mañana con el papel ni lo más necesario para la vida. ¿Qué valor tendría ese papel moneda... si no le damos circulación legal y no lo recibimos por su valor escrito en las oficinas públicas? El que quieran darle los judíos".

Al final, como ya adelantáramos, resultó triunfante el proyecto de la Cámara Baja. El billete tendría circulación forzosa, se le recibiría en las oficinas públicas por su valor escrito (excepto un 20 % de los derechos de Aduana pagos a oro); los particulares también estaban obligados a recibirlo por su valor escrito, pero..., al existir la posibilidad de que las deudas escrituradas lo hubieran sido con la cláusula del pago en oro, el curso forzoso, que no tenía efecto retroactivo, condujo a la depreciación del billete, tanto más cuanto que el círculo orista estaba atento y vigilante (826).

Ya en agosto de 1890, 100 pesos oro se cotizaban hasta 143 en billetes, y en enero de 1891 habían llegado a 200 (827).

¿Qué actitud habían asumido nuestros "judíos"? (entre los cuales, en verdad, no había uno solo de ese origen).

* * *

El Gobierno confesó su derrota en estos términos:

"Desgraciadamente todos los esfuerzos del Poder Ejecutivo y todas las garantías dadas por la ley a la conversión de los billetes del Banco Nacional se estrellaron contra las preocupaciones populares y contra la resistencia del comercio que, contrariando los propósitos de los Poderes Públicos y desconociendo sus verdaderos intereses, depreció y desmonetizó aquel papel, arrojando así en un momento de la circulación... 8 millones de pesos..." (828).

Es dudoso que, al decir del Gobierno, el "comercio" descono-

ciera al obrar de esta manera sus propios intereses. Se puede sostener, por el contrario, que los aseguró. Al rechazar el billete no sólo se libraba de un papel al que garantizaba un Estado insolvente sino que, lo fundamental, desmonetizaba al capital competitivo del Banco Nacional y volvía a quedar en la misma situación anterior a la fundación de éste: único dueño de la única moneda que restaba en la nación: el oro.

La actitud del Banco Comercial a estos efectos fue típica. Conocida la decisión gubernativa acerca de la inconversión de los billetes del Banco Nacional, el Directorio reunido el 8 de julio a las 9 de la mañana resolvió impartir instrucciones al Gerente:

"*...en el sentido de que recibieran en las operaciones del Banco los billetes de todos los establecimientos bancarios emisores de la plaza, con excepción de los del Banco Nacional...*" (829).

El 17 de julio por la mañana el Banco Comercial ya había iniciado las gestiones para que todas las grandes casas de comercio y los principales bancos acordaran una política común. Su papel dirigente quedó aclarado en lo que recomendaron sus directores (Augusto Hoffmann, Pantaleón J. Pérez, Alfonso Seré) y el Gerente Juan G. Ingouville:

"*...el Banco Comercial debe adherirse al Convenio si en la reunión de comerciantes de esta noche se hubiese resuelto iniciarlo inmediatamente, o bien: En caso que esa reunión no hubiese tomado tal resolución, propender de alguna manera a que ese Convenio se inicie sin demora. En ambos casos, la adhesión del Banco Comercial al Convenio debería efectuarse simultáneamente con el Banco de Londres y Río de la Plata cuando menos*" (830).

Así como en 1875, ante la tentativa de instalar el curso forzoso por el Gobierno de Pedro Varela el "alto comercio" desbarató la maniobra, en la noche del 17 de julio de 1890 volvió a suceder el mismo fenómeno. Más de 500 casas de comercio y todos los fuertes bancos particulares resolvieron:

"*...los que suscriben... se obligan solemnemente a no ampararse a ninguna ley u otra disposición cualquiera que establezca el curso forzoso con efecto retroactivo y a satisfacer en oro sellado todos sus compromisos, salvo los que hayan sido o puedan ser contraídos expresamente en papel de curso legal o de curso forzoso... A suspender toda clase de transacción comercial y a retirar el crédito a todos los que faltaren a lo establecido en el artículo anterior*" (831).

El "alto comercio" montevideano había dictado su resolución y los Poderes Públicos debían acatarla. El vasallaje denunciado por Francisco Bauzá al fundarse el Banco Nacional en 1887 era, de nuevo, un hecho.

* * *

Los que deseaban que el Banco Nacional continuara a toda costa sus operaciones para salvarse del círculo orista eran los grupos sociales ya señalados en oportunidad: hacendados, agricultores, industriales, patriciado empobrecido. Durante 1890 y 1891 hicieron

todos los esfuerzos posibles para impedir la liquidación definitiva del Banco Nacional buscando reorganizarlo por medio de los expedientes que su fructífera imaginación ponía al alcance del Gobierno.

El patriciado empobrecido pero dueño de los más altos cargos públicos se encontraba en una situación económica crítica. Alberto Palomeque lo ha descripto así:

"Todos los hombres de la situación eran deudores al Banco Nacional por muy fuertes sumas de dinero, y además grandes jugadores de bolsa... El Ministro de Hacienda, don Alcides Montero, persona que acababa de cesar en sus pagos pidiendo moratorias a sus acreedores, las que, naturalmente, fuéronle concedidas por el término de un año".

"Y si esta era la situación personal del señor Ministro de Hacienda que corría pareja con la del Banco Nacional y con las del país en general, otro tanto sucedía con la del propio Presidente de la República, endeudado completamente, quién, careciendo de recursos, se veía en la forzosa situación de tener que ver protestada su firma en plaza...".

Era natural, según Alberto Palomeque, que dada esta situación personal protegieran "*una institución fallida, a la que él y sus amigos adeudaban algunos millones de pesos, por lo que así se explica su insistencia para volver a ponerla de pie después de la sacudida sufrida...*" (832).

Y aunque la opinión de Alberto Palomeque puede estar viciada de partidismo político, coincidían con ella los representantes extranjeros acreditados ante nuestro Gobierno, como el Ministro del Imperio Alemán cuando informó en febrero de 1891:

"El Presidente y el actual Ministro de Hacienda Montero se han mostrado no solamente incapaces de preparar medios eficaces de solución, sino que son señalados en la prensa y públicamente como quienes, debido a consideraciones personales y comerciales se oponen al saneamiento de la situación financiera. El Presidente está notoriamente endeudado. Los giros circulantes con su firma y que asciendan a grandes cantidades tienen continuamente que ser prolongados para evitar un escándalo. El Ministro de Hacienda está en bancarrota. Sus acreedores privados hace poco le tuvieron que conceder una moratoria de un año... Bajo estas circunstancias es comprensible que los intentos del actual mandatario para negociar en el extranjero un nuevo empréstito hayan fracasado" (833).

Situación personal que explotaron para su propaganda todos los miembros del círculo orista desde la prensa y las Cámaras (lo hizo en enero de 1891 Pedro Carve en el Senado) (834). El patriciado empobrecido —no entramos a juzgar las actividades económicas de sus componentes individuales, nos interesa su comportamiento social— no deseaba que le sucediera lo que, si el Banco Nacional quebraba, le iba a ocurrir indefectiblemente. En 1894 el diputado Antonio Bachini denunció a los usureros montevideanos que eran:

"...como el tenorio aquel de las aventuras, que recorre todas las escalas sociales: lo mismo quita el pan al último empleado de

la Administración, que acapara a vil precio los haberes de los más altos funcionarios públicos, Diputados, Senadores, Magistrados, con muy raras excepciones, a todos alcanza la usura".

"Y es fama... que uno de los acaparadores de ese género, decía en cierta ocasión golpeando el cajón de su escritorio: ¡aquí tengo a los Poderes Públicos!... y al meter la mano entre esos papeles y al tocar las firmas, parecía como que manoseaba a los hombres y que deprimía a los funcionarios públicos".

"Yo podría citar el caso... hasta con nombres propios, de dos altos funcionarios públicos, que habiéndole firmado un pagaré a uno de esos caballeros, en el transcurso de dos años pagaron tres veces ese pagaré y siempre lo estaban debiendo. También es cierto que en las renovaciones sucesivas, apenas se les había impuesto un módico interés de 14 % mensual! (Hilaridad en la Cámara y en la barra)" (835).

Frente al mismo riesgo se hallaban las clases rurales. En julio de 1890 el diputado Domingo Mendilaharzu sosteniendo la necesidad de evitar la liquidación del Banco Nacional dijo:

"La liquidación inmediata sería un desastre nacional... el comercio, la industria, y el vecindario de Montevideo adeudan al banco muchos millones de pesos, lo mismo que los habitantes de la campaña, a quienes ha servido con verdadero provecho y eficacia con la importante suma de 6 millones de pesos...". Actitud de apoyo que compartió el comercio de campaña que aceptó en general y sin mayor oposición la inconversión del billete. El "Bien Público" de julio de 1890 daba cuenta de las resoluciones favorables a la inconversión tomadas por los comerciantes de Mercedes, Paysandú y San José. Estos últimos expresaron en declaración emanada de su asamblea: *"En vista de los importantes servicios prestados por la sucursal del Banco Nacional en San José, el comercio en general, se resolvió a recibir los billetes de dicho Banco en nuestras casas de comercio y en las operaciones diarias y llamadas al contado por su valor escrito"* (836).

Pero las intenciones y los hechos no siempre podían concordar. No bastaba que las clases populares montevideanas, el patriciado, las clases rurales y el comercio de campaña resolvieran aceptar el papel moneda por su valor escrito. Estos grupos no tenían peso decisorio en problemas monetarios. Eran deudores, no acreedores. Y los acreedores (el "alto comercio" montevideano) habían decidido la desmonetización de ese papel. Aún con toda su buena voluntad de por medio, el comerciante de campaña que continuara aceptando el papel moneda del Banco Nacional por su valor escrito tendría luego que abonar a su proveedor montevideano: el fuerte registro, el gran almacén, el banco prestamista. Y ellos ya tenían su política.

* * *

El 25 de julio de 1891 ante la quiebra de otra institución bancaria que había contado también con el apoyo de las clases

deseosas de romper el monopolio orista (el Banco Inglés del Río de la Plata), el Poder Ejecutivo remitió al Parlamento un proyecto de ley concediendo una moratoria de 30 días para sustraer a dicho Banco y al Nacional —otra vez comprometido— a la ley común y evitar la declaración de quiebra. El Gobierno deseaba esperar el resultado de negociaciones que había emprendido en Río de Janeiro para obtener un fuerte empréstito en oro.

En ocasión de discutirse ese pedido de moratoria que incluía la promesa de fortalecer al Banco Nacional, las posiciones sociales antagónicas ya reseñadas volvieron a perfilarse con nitidez y singular violencia (837).

El diputado Carlos de Castro fue el portavoz orista al oponerse a la moratoria. Señaló que el Banco Nacional debía liquidarse de inmediato de acuerdo a las disposiciones del Derecho común; que el Gobierno no debía ligar su suerte financiera a la de una institución ya quebrada en cuyas cuentas corrientes figuraban como activo partidas incobrables. Para Carlos de Castro el riesgo mayor era tener que suspender el pago de la deuda pública si el Gobierno seguía vinculado al Banco Nacional queriendo sostenerlo a toda costa. Su opinión, que desde el punto de vista financiero podía calificarse como ortodoxa y saludable, adquiría sin embargo otra perspectiva si pensamos en los lazos que unían al círculo orista con la deuda pública e incluso con los prestamistas británicos, hecho que ya hemos señalado con anterioridad. Dijo:

"¡Se suspenderá el servicio de la Deuda Pública!... nos amaga un desastre, un desastre que derrumba un edificio que necesitaremos 30 años de esfuerzos para levantar, y comprometerá la suerte de dos o tres generaciones ...¡Cómo, señor Presidente!... Empezarán a cundir las zozobras; los capitalistas ingleses, esa gran Nación, que, hay que decirlo, ha ayudado siempre con sus capitales al progreso y engrandecimiento de este país, que sin ellos, ¡quién sabe donde estaríamos de atraso!... esos capitalistas que ya se ven comprometidos por operaciones desgraciadas en otros países de la América del Sud, ¿contribuiríamos nosotros a darles el golpe de gracia, faltando en el cumplimiento de nuestros más solemnes compromisos? Y no sólo los banqueros, y esa inmensa familia de pequeños rentistas, dentro y fuera del país, que viven de la pequeña renta, de la renta que este pueblo oriental les ha designado como compensación del dinero que representaba seguramente el ahorro, el trabajo constante de dos o tres generaciones, serían esos pequeños rentistas, dentro y fuera del país, en todos los límites de los dos hemisferios, botados repentinamente a la miseria, si tal hecho pudiera verificarse".

"Es preciso, pues, desvincular al Estado de la funesta cadena que le tiene ligado a un Banco particular; es preciso independizarlo...; es preciso que se concentren las rentas públicas en las oficinas públicas, todas ellas, sin exclusión de un solo peso, y esas rentas sean aplicadas inexorablemente al pago de los presupuestos y al servicio de los compromisos en que está tan solemnemente empeñada la fe pública".

Nunca había quedado tan en evidencia la identidad de inte-

reses entre el círculo orista local, la deuda pública y los acreedores británicos. El círculo orista deseaba al igual que esos acreedores, que el Estado no distrajera un "solo peso" de sus impuestos para celebrar nuevos empréstitos destinados a ser absorbidos por el Banco Nacional. En primer lugar, porque esos impuestos debían ser vertidos para pagar el presupuesto —y en particular— la deuda pública *interna y externa* (que de las dos eran en parte tenedores los miembros más ricos del círculo orista). En segundo lugar, porque la quiebra del Banco Nacional y del Banco Inglés del Río de la Plata no haría más que fortalecer su monopolio monetario.

La opinión del medio rural se hizo oír por medio de los representantes Eduardo Zorrilla y Domingo Mendilaharzu. El primero, apoyando la moratoria y defendiendo al Banco Inglés del Río de la Plata, señaló:

"El Banco Inglés... en mi concepto, merece... una cooperación decidida. Este Banco ha prestado siempre a nuestro comercio, a nuestras industrias y a nuestro propio Gobierno... una cooperación decidida... Cuando en la plaza se hacía especulación del agio y la usura, el Banco Inglés facilitaba a toda aquella persona que por su honradez podía responder a los préstamos que le hacía, la mayor concurrencia, la mayor cooperación. Esto mismo ha hecho con el propio Gobierno".

Domingo Mendilaharzu recordó que a la suerte del Banco Nacional estaban ligados 12 millones de pesos en acciones, 12 millones de Cédulas Hipotecarias y 5 millones en billetes y que a él estaba "vinculada la campaña y todo el país en general". Había que sostenerlo costara lo que costara.

Fue, sin embargo, Antonio Bachini el que dió la respuesta clasista que el enfoque también clasista de Carlos de Castro merecía:

"El señor Castro se asusta de la posibilidad de que nosotros llegáramos a dejar de pagar alguna vez el servicio de la Deuda, y dice, ¿qué dirán de nosotros?, ¿qué sería de esas infelices viudas inglesas que viven de la renta que les da la Deuda Unificada?... Pero al decir esto, se olvida de lo que dirán nuestras viudas criollas, que viven del Presupuesto, y que hace 4 meses que no se les paga!".

"...Sería curioso que nosotros, por pagar las Deudas en el exterior, dejáramos morir de hambre a los acreedores internos... Yo creo que tenemos la obligación de pagar las deudas contraídas; pero cuando hay casos de fuerza mayor, como deudores de buena fe, y como deudores solventes, tenemos el derecho de pedir una moratoria...".

El ataque de los grupos sociales enfrentados al orismo los había llevado —porque estaba en la lógica de la estructura financiera y monetaria del país— a enfrentarse con los prestamistas británicos. La aventura del Banco Nacional podía costar cara tanto al capital local como al capital extranjero. Los lazos entre los dos núcleos eran fuertes. Parte de la Deuda Unificada estaba colocada en la plaza de Montevideo. En 1891, de los 11.600.000 libras que la componían, 2.100.000 permanecían en manos del capital local.

Defendiendo a las "viudas inglesas" el diputado Carlos de Castro tambén defendía el orismo uruguayo. Y sobre todo defendía, al oponerse a la moratoria, el monopolio financiero de su clase. De mantenerlo, en instantes en que el hambre monetaria se hacía sentir en todos los grupos sociales que carecían de oro, el círculo orista podría apropiarse de media nación.

PARTE II
EL TRIUNFO DE LA OLIGARQUIA ORISTA Y LAS NUEVAS OFENSIVAS CONTRA SU MONOPOLIO MONETARIO

"...debo manifestar al Honorable Senado que de los datos que he podido recoger de diversas fuentes hay próximamente 800 hipotecas en el solo Departamento de la Capital prontas a ser devoradas por las garras de la usura con el instrumento implacable de la ejecución judicial. Considérese la masa inmensa de hipotecas que en estas condiciones habrá en todos los Departamentos de campaña... con la circunstancia especial de que la mayoría de las víctimas destinadas a esa inmolación en masa, son nuestros propios compatriotas".
(Exposición del Senador Angel Floro Costa en la sesión de la Cámara del 14 de junio de 1892, Tomo 56, págs. 330 - 338).

Capítulo I
Triunfo y consolidación de la oligarquía orista: 1890-1894

1 — El "hambre" monetaria y el triunfo del oro

Al 31 de diciembre de 1887, cuando el "Banco Nacional de la República Oriental del Uruguay" comenzaba recién a actuar en plaza, había emitido $ 3.201.114. Sumando a ésa la emisión de las otras dos instituciones privadas que tenían en circulación billetes (Banco de Londres y Río de la Plata y Banco Inglés del Río de la Plata), se llegaba a un total de $ 7.801.154 (838).

Al 31 de diciembre de 1889 aumentaron los Bancos de emisión y el papel moneda circulante. El Nacional lanzó a la circulación $ 8.975.270 y sumando el de los otros Bancos (de Londres y Río de la Plata; Inglés del Río de la Plata; Italiano del Uruguay y de España y Río de la Plata) el total ascendió a $ 15.989.180 (839).

La quiebra del Banco Nacional y la desmonetización de sus billetes ($ 7.300.000) en 1890 y 1891, y la del Banco Inglés del Río de la Plata en agosto de 1891 (emisión: $ 2.827.740), retiraron de la circulación una inmensa masa de papel moneda. Esto significó el restablecimiento del monopolio orista.

Al 31 de diciembre de 1892, habiendo retirado poco a poco su emisión el Banco Nacional y el Banco Inglés del Río de la Plata, la situación fue la siguiente: Banco Nacional ($ 878.130); Banco de Londres y Río de la Plata ($ 2.768.580); Banco Italiano del

Uruguay ($ 472.230) y Banco de España y Río de la Plata ($ 280.370), un total de $ 4.399.310 (840).

O sea que la emisión de papel moneda convertible a oro circulante en 1892 era un 25 % de la existente en 1889 o un 50 % de la existente en 1887. Uno de los medios de pago fundamentales se había reducido a una cuarta parte si lo comparamos con el año del "boom", y a la mitad si lo comparamos con un año normal, el de 1887, cuando recién iniciaba sus operaciones el Banco Nacional.

Veamos ahora lo sucedido con el otro medio de pago: el oro. "El Siglo" calculó que la reserva o encaje metálico de los Bancos de Emisión al 30 de junio de 1890 era de $ 6.688.421. A ella había que agregar los depósitos en oro y el propio capital en ese metal del Banco Comercial (que había renunciado al derecho a emitir): "probablemente 4 ó 5 millones". Así pues, el stock en oro del país de acuerdo a sus Bancos se situaba en los 10 ú 11 millones de pesos. Esta reserva, sin embargo, debía aumentarse en una cifra difícil de valorar, ante "el metálico diseminado en cajas particulares" (841).

La única reserva oro evaporada fue la del Banco Nacional (y posteriormente la del Banco Inglés del Río de la Plata). Las demás instituciones de crédito permanecían con sus fuerzas íntegras. La crisis no las había afectado. Es más, como veremos, de hecho las fortaleció porque les devolvió el monopolio que durante tres años perdieron. Lo reconoció un "orista" decidido, Martín C. Martínez en agosto de 1890:

"...para mí lo que hay de verdad es que el stock metálico en poder de los bancos nunca ha sido mucho más fuerte que ahora y la restricción del medio circulante que sufrimos no proviene tanto de la exportación u ocultación del oro, aunque éstos sean hechos positivos y concurrentes a enrarecer el numerario, sino de la restricción enorme de la emisión, a consecuencia de la inconversión del Banco Nacional y de la retracción o corrida a los demás bancos. Es el billete fiduciario el que verdaderamente ha mermado de más de 15 millones que teníamos en circulación a 3 millones y medio" (842).

La existencia de oro era raquítica, como decía Eduardo Acevedo en el mismo mes de agosto, para hacer frente a los 40 ó 50 millones en títulos y acciones de todo género que circulaban en el mercado y para prevenir una depreciación de la propiedad raíz. Porque el enrarecimiento de la moneda, tanto la de papel como la de oro, provocó de inmediato la baja de todos los valores (acciones, títulos, tierras, casas, productos). La deflación sólo podía beneficiar a los grupos sociales dueños del oro, los que poseían el monopolio del único signo monetario que ahora existía.

El Poder Ejecutivo en Mensaje dirigido a la Asamblea en 1891, expuso con mucha claridad las características de nuestro régimen monetario en este momento de depresión:

"Nuestro país por sus ideas y costumbres comerciales refractarios al uso del crédito, es uno de los que más cantidad de moneda necesita para sus transacciones, y entre tanto es uno de los

que menos medio circulante tiene". Comparando su circulante con el de los países europeos y los Estados Unidos, el Mensaje afirmó que mientras Inglaterra y Alemania tenían en circulación $ 25 por habitante, Francia $ 45, Bélgica $ 32 y los Estados Unidos $ 31, estando mucho más desarrollados en aquellos países otros medios de pago como el cheque, en el Uruguay, luego de la desmonetización de los billetes del Banco Nacional, el circulante era sólo de $ 15 por habitante.

Afirmó también el Poder Ejecutivo que si se tomaba en cuenta sólo el stock metálico y su relación con los habitantes, la desproporción era todavía mayor para el Uruguay. Mientras en Francia la relación era de $ 40, en Inglaterra $ 18, en Holanda $ 20, en Alemania $ 15, en Estados Unidos $ 17, *"entre nosotros es de $ 10 por habitante, $ 3 más que en Italia, que es en esta materia el país más pobre de Europa, pero que tiene sobre nosotros la ventaja de su emisión fiduciaria, de su papel moneda, y de sus costumbres bancarias".*

Concluyó el Mensaje apuntando contra todo el régimen monetario nacional y su necesidad de reformarlo, pues el patrón oro absoluto era absurdo en:

"...un país que no tiene minas de oro y plata para procurarse fácil y abundantemente la materia prima para las acuñaciones de moneda... Los países que viven en las condiciones del nuestro, no tienen otro medio de procurarse la moneda que necesitan que el intercambio, en condiciones que la producción nacional exceda en las exportaciones a la importación para que el saldo venga al país en oro".

"Entre tanto el movimiento de nuestra importación y exportación acusa un hecho digno de la más seria atención".

"Los excedentes de la importación determinan siempre una salida de oro en el país, en tanto que los excedentes de la exportación no producen igual resultado. Así en los años de 1881 a 1886, la exportación fue siempre superior a la importación,' dejando un saldo a nuestro favor en los 5 años de $ 14.588.000, y entre tanto el movimiento de entradas y salidas de oro lejos de ser de importación fue de exportación: en esos años salieron del país $ 3.736.000...".

La explicación se hallaba con facilidad y el Gobierno lo señaló: los volúmenes crecientes remitidos a Europa en pago de empréstitos, utilidades de las compañías extranjeras establecidas en la nación, etc. *"No se necesita más para explicar la condición anémica de nuestras industrias y la crisis permanente en que vive nuestro comercio"* (843).

El mantenimiento del patrón oro nos volvía dependientes de los grandes imperios industriales y financieros de la hora (en particular la Gran Bretaña). Mantener ese patrón significaba según el Gobierno de Julio Herrera y Obes: a) Depender de los saldos positivos o negativos de la balanza comercial y de la balanza de pagos para regular la circulación monetaria del país, y no del desarrollo de sus fuerzas productivas. Podíamos exportar y producir más, pero sea porque la balanza de pagos nos era desfa-

vorable, o porque el precio de nuestros frutos descendiera, la existencia del metal no se fortalecía. Y como él era el único medio circulante aceptado, angostaba los caminos del crédito y por lo tanto el crecimiento y desarrollo de la producción. b) Al no aceptar como medio de pago más que el oro, escaso y en manos de un reducido grupo de particulares e instituciones bancarias, toda la vida de la nación (la del Estado y la de los individuos), se hallaba dominada por el monopolio ejercido por ese círculo.

El stock de oro estaba concentrado en muy pocas manos. Los dos colosos bancarios dominaban una parte esencial del mismo. El Banco Comercial, según las cifras proporcionadas por Eduardo Acevedo en 1890, poseía cerca del 35 a 40 % de la cifra global. El Banco de Londres y Río de la Plata, banco emisor a diferencia del anterior, según los balances analizados al 31 de diciembre de 1892 (descontados los $ 878.130 del Banco Nacional que se estaban extinguiendo), poseía el 80 % de toda la emisión existente en la República!

David Joslin, el ya citado historiador de la banca británica en América Latina, confirma este virtual monopolio al describir la situación y actuación del Banco de Londres en los años posteriores al crack del Nacional:

"Frente a una débil concurrencia, el Banco de Londres se iba convirtiendo en el primero de los bancos uruguayos. Su emisión de dinero volvió a aumentar rápidamente, para llegar a su tope máximo de 641.174 libras en 1895. Con su nueva sucursal en Río de Janeiro, trabajando bien, podía competir abiertamente con el Banco de Londres y Brasil y con el Banco Británico de Sud América en la financiación del comercio entre Uruguay y Brasil. En 1893 abrió una agencia... en Paysandú... La sucursal de Montevideo creció y trabajó con provecho en sus negocios tradicionales de préstamos a corto plazo, descuentos y operaciones en el exterior; en algunos años llegó a dar a Londres beneficios mayores que los de la sucursal de Buenos Aires".

Síntoma claro del fortalecimiento del círculo orista fue éste. No deja incluso de ser asombroso que nuestro pequeño país hubiera proporcionado más utilidades al Banco extranjero que la inmensa y mucho más rica República Argentina. Pero es que allá el monopolio del crédito no lo poseía el orismo. La clase alta rural había logrado imponer su propio criterio. Tan grande fue la importancia del Banco en la vida uruguaya que Joslin llega a decir:

"Un éxito tan brillante tuvo sin embargo dificultades en su comienzo. El banco desempeñaba un papel clave para el grupo de intereses británicos que parecían pesar demasiado sobre la independencia económica del Uruguay; por lo demás su predominante posición en el medio bancario local estaba destinada a suscitar reparos..." (844).

El Banco Comercial, prudente hasta el exceso, prefirió ser un Banco receptor de los depósitos en oro de sus más fuertes accionistas-comerciantes. Sus utilidades disminuyeron durante el período. Repartió en el segundo semestre de 1890 un dividendo del 3 %, cuando lo habitual era el 6 y 7 %. No hizo préstamos, no efectuó

negocios, y aunque rebajó a la mitad el interés abonado por los depósitos, éstos igual afluyeron ante la sensación de seguridad que daban sus arcas. Antes que aventurarse en una operación algo riesgosa, Directorio y Gerente se abstenían. El Banco, en realidad, atesoró (845).

La oligarquía orista refugiada en esas instituciones recibió el pago por haber previsto (y deseado y fomentado), la caída de su rival. Con media nación endeudada, los precios de los frutos del país en descenso, deflacionados los de todos los bienes, aquéllos que tuvieran el oro y supieran usarlo podían convertirse en la pesadilla de agricultores, estancieros, empleados públicos, industriales y patricios empobrecidos.

2 — La usura en la campaña

La campaña, por razones ya expuestas, siempre estuvo necesitada de crédito barato y a largo plazo. Pero luego del crack del Banco Nacional se vió por completo desamparada, quedó inerme en un instante en que la sequía hizo sentir sus efectos (1890-1893), en que los precios de sus principales productos descendieron y en que la nación entera le reclamó modificara sus estructuras y sistemas de explotación para lo cual más necesario que nunca era el dinero.

De los Bancos existentes no se podía esperar nada, a no ser la hipoteca:

"Los Bancos prestaban mil pesos a aquel que ofrecía garantías por veinte mil en propiedades bien saneadas o la responsabilidad solidaria de cien mil pesos arriba cada una. Este criterio estrecho de administración comercial lo aplastaba todo..." como lo recordó Pedro Cosio en 1909 (846). Sólo en el departamento de Paysandú existía en 1895 una sucursal bancaria, la del Banco de Londres y Río de la Plata. La espléndida red creada por el Banco Nacional había desaparecido (847). Y la sucursal cobraba el 12 % anual en cuentas corrientes, tan difíciles de obtener como lograr por magia que el precio de los novillos ascendiera de $ 13 a $ 50.

Cuando los Bancos se negaban por diferentes motivos (situación personal del deudor, títulos de la propiedad no tan saneados como era de desear), a conceder dinero en hipoteca, los únicos caminos que restaban eran los de las más brutal usura. El pulpero, el prestamista local o montevideano, a menudo accionistas de los Bancos particulares, quienes como denunció Antonio Bachini en 1894, hacían los negocios que no se atrevían a aceptar las instituciones serias de la plaza.

Escribió Daniel García Acevedo en 1894:

"El pequeño agricultor, como el pequeño ganadero y el propietario de una parcela de tierra, cuando necesitan capital para continuar o ensanchar su pequeña empresa agrícola, o cuando no

tienen numerario para comprar al contado los alimentos necesarios a su subsistencia, se ven expoliados de la manera más desvergonzada por los usureros que pueblan la campaña...".

"El usurero es de ordinario el pulpero de la localidad. A él recurre el agricultor. El pulpero entrega generalmente todo lo que le piden, a condición de cobrarse después de la cosecha".

"Las entregas de artículos de almacén no pueden verificarse por el consumidor, en cuanto a su cantidad, a su peso y a su precio, pues el pulpero entrega sin dar libreta de gasto, pesa el artículo como quiere y lo valora como le parece. Llega la cosecha, y cuando el chacarero no tiene galpón, pasan los frutos al del pulpero; éste presenta entonces las cuentas del consumo del año en condiciones exageradísimas, cobra interés por los valores de los artículos adelantados, descuenta un tanto por ciento por el depósito y toma los granos a precio mucho más bajos que el corriente; de lo que en definitiva resulta que el agr.cultor que ha pasado un año de labor continua, no ha trabajado sino para pagar al pulpero, sin contar con que las cuentas a veces no resultan saldadas con la entrega total de la cosecha. Este hecho es muy general: el pulpero gana un 60 o 70 % y aún más en algunos casos" (848).

Con razón, algunos de los más importantes hacendados a comienzos del siglo XX tenían una pulpería establecida dentro de su gran propiedad o sencillamente habían comenzado a acaparar tierras como pulperos. La situación anterior a 1887 volvió a repetirse: la clase media rural y los minifundistas eran expoliados por el comerciante de campaña.

En cuanto al prestamista montevideano o local (y en algún caso excepcional los Bancos de plaza), la hipoteca era la colocación que su inactivo oro buscaba. Con intereses muy elevados y pacto de retroventa como seguridad final (según lo denunció Juan Lindolfo Cuestas en el Senado), el círculo orista se vió favorecido por la inactividad forzosa del Banco Hipotecario desde 1892 hasta finalizar el siglo. Mientras las colocaciones hipotecarias en el medio rural durante la actuación del Banco Nacional fluctuaron entre los 6 y los 8 millones de pesos en 1889 y 1890, al desaparecer éste, descendieron a 5 millones en 1891 y a 3.500.000 en 1892. Al estrecharse la fuente crediticia el círculo orista pudo imponer sus condiciones (*).

Comentó "El Siglo" en enero de 1894 las características de las hipotecas realizadas durante todo el año 1893 en la Escribanía Segundo:

(*) Estas cifras de los años 1889 a 1892 debieron ser mucho más elevadas. Ellas provienen de los Anuarios Estadísticos que sólo recogían lo que comunicaban los Registros de Hipotecas. Muchas de ellas no se anotaban, y sobre todo, la mayoría no eran hipotecas clásicas sino pactos de retroventa. Datos que el lector encontrará con posterioridad revelan que en 1892 se calculó en 40 millones la cantidad prestada en hipoteca. El mismo año el Anuario Estadístico fijó el valor de las tierras según aforo para el pago de la Contribución Inmobiliaria en 271 millones. Aunque los aforos eran bajos y existía ocultación de tierras, también los préstamos hipotecarios se hacían sobre valores reducidos a la mitad o menos del precio real de la propiedad. Observado lo cual puede aventurarse una hipótesis: un 20% cuando menos de la propiedad se hallaba hipotecada. Otras fuentes citadas más adelante concuerdan con esta opinión nuestra.

"...el monto de las hipotecas... alcanza a una suma de 95 a 100 mil pesos, habiendo variado la tasa de intereses en un término de 18 % anual. Este interés ha sido excesivo y la usura clavó extremadamente sus garras atendiendo a que la casi totalidad de las colocaciones hipotecarias han sido verificadas sobre campos y con avaluación exigua" (849).

La situación llegó a hacerse tan crítica para multitud de pequeños y medianos propietarios que buena parte de la propiedad raíz en la Capital y en la campaña cambió de manos en estos años, yendo a enriquecer al círculo orista. Así lo dan a entender los periódicos montevideanos, uno de cuyos comentarios transcribimos en relación al departamento de Flores en 1894:

"El descenso había sido tan grande en el valor venal de los campos, como lo había sido en el de sus arrendamientos, sólo se realizaban operaciones de compraventa en las condiciones angustiosas de precio que imponían las necesidades del momento a los propietarios abrumados por compromisos hipotecarios impostergables o por los desastres de las especulaciones pastoriles. sobre cuyos destinos gravitaron... las calamidades de la seca, de la langosta y las epizootias..." (850).

Como recordará el lector, en documento ya citado un periódico de Mercedes informó en 1895 que había secciones en el departamento hipotecadas en su totalidad.

Lo que sucedió fue simple: la desaparición casi completa del papel moneda y el enrarecimiento del circulante depreció el valor de la tierra (y la crisis internacional, el de sus productos). Lo único que en vez de perder valor lo ganó fue el oro. Los que lo poseían eran dueños de la situación.

3 — La lucha contra la usura hipotecaria

Angel Floro Costa, que además de su "monomanía" por las tierras públicas tenía otra: la de sostener en cuanta ocasión se presentara que los dueños del Uruguay (de su tierra, de su oro), eran todos extranjeros frente a la mayoría nacional despojada, no pudo menos que arremeter en 1892, esta vez con gran contento de los deudores hipotecarios rurales y urbanos, contra el círculo orista.

En la sesión de la Cámara de Senadores del 14 de junio de 1892 presentó un proyecto de ley por el cual se concedía una moratoria de un año a todos los deudores de hipotecas particulares que cumplieran con puntualidad el servicio de los intereses pactados. El salto en el vacío que daba la legislación burguesa era demasiado grande para que las Cámaras tomaran en serio el proyecto. Este durmió en las carpetas de la Comisión de Legislación. El patriciado y las clases terratenientes del país habían apoyado las moratorias del Banco Nacional y del Inglés y Río de la Plata, pero no estaban dispuestos a "suspender" por un año la vigencia del

derecho de los acreedores, hecho que se hubiera parecido demasiado, a su entender, a una violación del derecho de propiedad (en este caso, del dinero).

De cualquier manera, la fundamentación que hizo Angel Floro Costa para su proyecto es reveladora de la profundidad de la crisis en que estaban sumidas las capas sociales que habían combatido al orismo. Por ello transcribiremos algunos de sus párrafos:

"...en presencia de la gravedad de la situación económica que pesa sobre el país y de las declaraciones categóricas que tanto el señor Presidente de la República en la reunión particular a que fuimos convocados en la Casa de Gobierno, como las que el señor Ministro de Hacienda ha emitido en el seno del Honorable Senado, manifestándonos haber fracasado por completo las negociaciones sobre el Banco Nacional, creo... que ha llegado el momento supremo... para sacar al país del caos financiero en que se encuentra y disminuír el pánico que de un momento a otro es factible que se apodere de esta sociedad".

El escasísimo circulante había colocado a los deudores hipotecarios en una situación desesperante:

"...con esta suma de numerario no hay ni puede haber transacciones, si no las hay muy estrictas para los consumos diarios del país; no hay negocios ni crédito ni posibilidad alguna de que aún los que tienen sus créditos garantidos por hipotecas puedan encontrar en plaza los medios de cumplir sus obligaciones".

"Los Bancos no descuentan tampoco... El Banco Hipotecario no funciona... siendo así, ¿en dónde... puede el deudor hipotecario encontrar el dinero para pagar sus deudas y poder escapar de las manos sórdidas e implacables de la usura, que sólo presta a un alto interés y tan sólo sobre fincas en la ciudad, y si renueva sus hipotecas es bajo la forma de retroventas?".

Angel Floro Costa preveía la traslación de la tierra de un grupo social a otro si no se daban facilidades a los deudores hipotecarios:

"Las ejecuciones son pues inevitables en estos momentos y ellas son o amenazan ser la ruina del propietario urbano y del hacendado —cuyas propiedades pasan a manos del capitalista avaro o a las del propio acreedor hipotecario por la cuarta o quinta parte de su valor. No necesito citar ejemplos recientes del decaimiento profundo que la acción judicial ha traído y va trayendo todos los días sobre la propiedad. Se han vendido en la ciudad para pagar pequeñas hipotecas y hasta cuentas de empedrados, propiedades que costaron 30 y 40.000 pesos por 8 y hasta por 5 mil pesos —y campos cuya hectárea valía hace dos años 25 y hasta 30 pesos, por 10 y hasta por 5 y 4 pesos...".

"Para que todavía sea más desdichada la condición del deudor hipotecario, es sabido de todos... que los acreedores hacen consignar en casi todas las escrituras la cláusula estranguladora de renunciar el deudor a los trámites del juicio ejecutivo, y que vencida la hipoteca se venderá la finca en remate librando a la fatalidad del martillo, el patrimonio de miles de familias...".

"Venga o no venga el Banco Nacional, es necesario detener los estragos de la usura y de la acción judicial".

Y la circunstancia que para Angel Floro Costa lo agravaba todo era que "la mayor parte de las víctimas destinadas a esa inmolación en masa, son nuestros propios compatriotas" (851).

En el mismo año 1892, la Cámara de Representantes discutió un proyecto de ley firmado por Juan Campistegui (colorado) y Francisco J. Ros (blanco), que volvió a poner como tema central de la discusión parlamentaria la usura hipotecaria y sus efectos en el medio rural.

Sucedía que algunos hacendados, en cuanto hipotecaban sus tierras, las arrendaban por un plazo de hasta diez años. Cuando el acreedor ante la falta de pago ejecutaba el bien, se hallaba con un contrato de arrendamiento que disminuía el valor de éste pues no podía ser desconocido. Partiendo de la necesidad de garantir a los acreedores y a la vez evitar que la escasa corriente crediticia se anulara ante esta maniobra bastante generalizada de los deudores, los diputados nombrados elaboraron un proyecto de ley por el cual, después de contratada la hipoteca sólo podría el propietario arrendar el inmueble hipotecado por un término que no excediera de un año si la propiedad era urbana y de dos años si era rural.

La Comisión de Legislación dominada por elementos afiliados a la facción orista (Luis Melián Lafinur, José V. Carvallido, Francisco del Campo, Eduardo Lenzi y Carlos E. Barros), fue más radical.

Modificó el proyecto de los diputados Campistegui y Ros en el sentido de obligar a los acreedores hipotecarios a respetar los contratos de arriendo *únicamente* cuando éstos hubiesen sido hechos *antes* de la escritura hipotecaria. Lo que en buen castellano quería decir que todo contrato de arrendamiento posterior a la firma de la hipoteca podía ser desconocido por el acreedor.

La maniobra del círculo orista no prosperó. Los primeros sorprendidos de la extensión que se quería dar a su proyecto fueron los diputados Juan Campistegui y Francisco J. Ros. Manifestó el primero:

"Supongamos... que se hallase en vigencia la ley sustitutiva propuesta por la Comisión... supongamos también que el deudor hipotecario va a ser ejecutado por su deuda y que esa propiedad está gravada por un arrendamiento en condiciones ventajosas para el arrendatario, el comprador que puede ser el mismo acreedor hipotecario o cualquier otro, teniendo conocimiento de que ese arrendamiento es un poco bajo... ¿qué es lo que hace? Lo eleva y el pobre arrendatario no tiene más remedio que pasar por debajo de las horcas caudinas. Pero no es sólo en este caso. En cualquier circunstancia, el arrendatario está a merced del nuevo propietario: basta que se le antoje al nuevo propietario intimarle desalojo... o elevarle con exageración el precio del arrendamiento, para que éste no tenga más remedio que sufrir esa imposición hasta que busque nuevo acomodo...".

Dando seguridades al acreedor hipotecario la Comisión de Legislación había quitado todo valor a los contratos de arrendamiento,

vitales en ganadería y sobre todo en agricultura, como lo señaló Juan Campistegui. De tal forma que si se aprobaba el proyecto de la Comisión el círculo orista dominaría a propietarios y arrendatarios, o sea a las principales formas de tenencia de la tierra.

Casi todos los restantes miembros de la Cámara, blancos y colorados por igual, asumieron la defensa de los propietarios (agricultores y hacendados) contra los prestamistas. Criticaron no sólo el proyecto radical y orista de la Comisión sino incluso el moderado de Campistegui y Ros.

El diputado Casaravilla dijo: "*Hay... en esta cuestión dos grandes intereses en pugna: el interés del prestamista y el interés del propietario; el interés del propietario... que es el que soporta todos los impuestos, el que sufre de cerca los males de esta situación, y el que verdaderamente se encuentra en una situación crítica en estos momentos; y el interés del prestamista, interés que todo lo avasalla. El que merece protección... es el que verdaderamente sufre las consecuencias de la situación; y el prestamista no las sufre... coloca su dinero a intereses elevadísimos, a tipos usurarios, muchas veces obliga al deudor a que le pague en su propia casa y en su propia mano, le impone la mensura de los campos, le impone la renuncia de los trámites del juicio ejecutivo, le impone el nombramiento del rematador, la entrega del título de propiedad, el pago en libras esterlinas... y hasta en letras sobre Londres... ¡y quién sabe cuántos vejámenes que no conocemos...!*".

"*Varios señores Representantes. ¡Muy Bien!*".

Y luego de revelar las condiciones leoninas que la imaginación fértil de la oligarquía poseedora del oro había discurrido para asegurar sus créditos, el diputado Casaravilla agregó:

"*...lo que requiere protección... es nuestra industria, es nuestra agricultura, es nuestra ganadería... Los bienes urbanos y suburbanos pueden adaptarse a los usos que no requieren un lapso de tiempo muy extenso; mientras que los bienes rurales, en su generalidad... requieren un contrato de arriendo a largo plazo... ¿es posible que haya quién arriende para establecer agricultura... contando con que sólo estará en él dos años...? ¿Es posible que haya quién... arriende un campo... para establecer siquiera en él un establecimiento de ganadería que requiere ciertas mejoras... ciertas construcciones... como tratándose de la cría de ovejas, que se requieren construcciones especiales, y aún de la ganadería que requiere alambrados, divisiones en potreros? Todo eso se hace imposible con esta ley. Nadie arrendará un bien hipotecado, puesto que se corre el riesgo de ser desalojado a los dos años. Y... en las circunstancias en que se halla el país, esta cuestión tiene muchísima importancia, porque es indudable, todo el mundo lo sabe, que gran parte de la propiedad territorial está hipotecada...*".

El representante Del Busto insistió en que aprobándose el proyecto de ley: "toda la propiedad gravada de la República quedaría a disposición de los señores prestamistas", y el diputado por Tacuarembó, Domingo Mendilaharzu, manifestó su temor al círculo orista con estas palabras:

"*No me parece... que en este momento en que el dinero tiene*

un poder tan formidable le demos todavía una autoridad tal que se adueñe indirectamente de las propiedades hipotecadas; porque en muchos casos... el acreedor no consintiendo al deudor el arrendamiento del bien, se hará necesariamente dueño de él, a vil precio, en condiciones... de verdadera ruina".

"...en este momento... cuando hay quizás 40 millones de pesos en hipoteca... esta sería una Ley (que) no entregaría como la Ley de las Doce Tablas los cuerpos de los deudores, pero entregaría quizás su fortuna, su bienestar y el de su familia".

Luis Melián Lafinur, uno de los pocos en defender en la Cámara la solución favorable a los prestamistas, se ensarzó en ácida discusión con José Batlle y Ordóñez, pues éste fue otro de los que se opuso al nuevo zarpazo del círculo orista.

El diálogo que sigue, entre Batlle y Ordóñez y Melián Lafinur, puso de manifiesto que el orismo estaba detrás de los prestamistas hipotecarios, como sus enemigos (tildados de "papelistas" por Melián Lafinur) detrás de los deudores:

"—Sr. Melián Lafinur. ...esta cuestión de curso forzoso, tan ajena como parece a la cuestión del arrendamiento, tiene muchas vinculaciones con ella; y yo voy a pedir que la votación sea nominal, y entonces se verá como todos los que en antesala son papelistas, como van a votar el proyecto del señor Mendilaharzu [nuevo proyecto que concedía al deudor hipotecario la posibilidad de arrendar por 5 años su bien rural]; *y los que no, van a votar el Proyecto de la Comisión de Legislación".*

"—Sr. Batlle y Ordóñez. ¡Es claro! ¡Es natural!".

"—Sr. Melián Lafinur. Sí señor es claro. ¡Por supuesto que es claro! El que ha recibido dinero que pague como quiera; que arriende, que haga de su propiedad como si no la tuviera vinculada por un pacto de honor...".

"—Sr. Batlle y Ordóñez. No hay pacto de honor sobre lo imposible, son pactos absurdos".

"—Sr. Melián Lafinur. [El acreedor hipotecario] *es un ser que ayuda mucho a la riqueza pública, porque da dinero...".*

"—Sr. Batlle y Ordóñez. Yo creo que no, el que trabaja, ayuda más... ¿Qué consecuencia saca el señor Diputado de que siendo yo papelista, vote el proyecto del diputado señor Mendilarharzu?".

"—Sr. Melián Lafinur. Que hay analogía" (852).

Y en efecto, la había. Los enemigos del orismo ("papelistas" como se autodenominó José Batlle y Ordóñez, o simples rurales deudores sin oportunidades para formular una teoría económica propia) triunfaron. Todos los proyectos fueron rechazados. La legislación no se innovó. Los bienes hipotecados podían continuar siendo arrendados por su legítimo propietario. El zarpazo orista —típico de un tigre demasiado cebado con su triunfo en los años de la depresión— había fracasado en esta oportunidad.

Capítulo II
El gobierno y la reorganización del Banco Nacional: Octubre de 1890 a marzo de 1892

1 — El proyecto de reorganización del Banco Nacional a fines de 1890

El Gobierno de Julio Herrera y Obes hubiera deseado, a pesar de todos sus desmentidos, utilizar el curso forzoso dado a los billetes del Banco Nacional en julio de 1890 como una experiencia con la que alentar en la República la modificación del régimen monetario y convertirnos al modelo argentino "papelista". La resistencia del círculo orista cuya expresión máxima fue el acuerdo del 17 de julio celebrado por más de 500 casas de comercio y los grandes bancos privados, impidió el triunfo gubernamental.

Ante este fracaso, Julio Herrera y Obes comenzó de inmediato a gestionar un empréstito en el exterior para fortalecer la institución caída e impedir su liquidación. Reorganizar al Banco Nacional y sostenerlo a toda costa era la última esperanza que restaba a los deudores y a los grupos sociales carentes de oro.

El 30 de octubre de 1890, con la firma de Julio Herrera y Obes y su Ministro de Hacienda Alcides Montero, se remitió a las Cámaras un Mensaje y proyecto de ley por el cual se reorganizaba el Banco y se creaba una Deuda de Conversión para aumentar su capital. El Mensaje contenía conceptos que buscaban tranquilizar al círculo orista y evitar su oposición. Luego de reiterar la hostilidad decidida del Poder Ejecutivo "al papel moneda", se sostuvo el principio contrario a los Bancos de Estado. Al fin y al cabo, si el empréstito lo contrataba y garantizaba el Estado lo natural era suponer que éste se convertiría en el principal accionista de la institución. El Presidente que sabía de la hostilidad del círculo orista a todo principio estatista, manifestó:

"...el Banco Nacional en este proyecto, entrega al Estado, en cambio del préstamo de 10 millones de pesos que se le hace, las cien mil acciones nuevas declaradas de "preferencia"; pero el Poder Ejecutivo, en vez de tomarlas en propiedad y en pago del préstamo, las recibe en garantía y en calidad de depósito... (Además) para poner al Banco Nacional a cubierto de los peligros de convertirse

en Banco de Estado... era necesario también que la influencia que pueden ejercer los Poderes Públicos en la administración del Banco por medio de los directores que nombra el Gobierno, no pueda predominar sobre la voluntad de los directores nombrados por los accionistas. En consecuencia, el proyecto del Poder Ejecutivo da a los accionistas del Banco mayoría absoluta en el Directorio, de modo que la intervención del Estado es puramente de fiscalización y de defensa de los intereses públicos...".

El proyecto modificaba algunos de los principios de la carta orgánica del viejo Banco Nacional, procurando impedir con ello la especulación y el favoritismo que caracterizaron su anterior funcionamiento. Los descuentos y créditos de menos de $ 50.000 serían acordados o negados por el Gerente asociado al Presidente del Banco y a uno de los Directores nombrados semanalmente a ese fin. El Banco no podría distraer su capital en la Bolsa comprando títulos, acciones, etc. Los créditos por más de $ 500.000 se prohibían en absoluto y los créditos por más de $ 100.000 sólo podrían acordarse con el voto de las dos terceras partes del Directorio.

Otra reforma se refería a la emisión. El viejo Banco Nacional podía emitir hasta el duplo de su capital realizado debiendo la circulación de sus billetes guardar una proporción de cuatro por uno con su encaje metálico. O sea que una cuarta parte de la emisión estaba representada por metálico en las cajas del Banco, y las otras tres cuartas partes por valores diversos. Como los valores de cartera no eran sólidos ni de breve vencimiento, ante cualquier "corrida" la inconversión de los billetes se imponía fatalmente. Para conjurar esa contingencia el proyecto exigía que la emisión estuviera representada por la cuarta parte en metálico y el resto en valores de cartera de calidad y condiciones tales que en todo tiempo fueran una garantía eficaz de la emisión (conformes a 6 meses, letras a 90 días) (853).

El nuevo banco previsto ofrecía mayor solidez que el anterior. La posibilidad de dedicar su capital a la especulación y a los clientes privilegiados estaba anulada ante la existencia de controles; la emisión, mejor garantida. Esto último sin embargo, hubiera conducido al Banco a imitar la conducta de los Bancos particulares: los préstamos a largo plazo debían ser sustituídos por valores en cartera cobrables casi de inmediato. Era pues, una transacción con el círculo orista, aunque seguía siendo peligroso para el monopolio crediticio de éste.

La Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes integrada por Felipe H. Lacueva, Juan Augusto Turenne, Antonio M. Rodríguez, Martín Aguirre, Perfecto Giribaldi, Domingo Mendilaharzu y Juan Idiarte Borda, informó favorablemente el proyecto en noviembre de 1890. Volvió a emitir conceptos que no por conocidos interesa menos destacar, ya que las opiniones luego de tres años de funcionamiento del Banco Nacional se habían vuelto más claras:

"La creación del Banco Nacional respondía a asegurar para el desenvolvimiento económico del país los siguientes beneficios que es menester conquistar a todo trance: defender por medio de opera-

ciones de cambio y como poderosa institución central, la normalidad de la circulación; propender a nuestra autonomía económica y llevar los beneficios del crédito, desde la estrecha esfera de los conformes de esta plaza... a la amplia y general del trabajo y de la producción en todo el país".

Y aunque hubiera fracasado, no dejaron de reconocer los beneficios que prestó la Institución:

"...demostró con servicios hechos en vasta escala, los beneficios propios de la Cédula Hipotecaria, progreso ya conquistado para el país; ha hecho en esta plaza, en los préstamos comunes y en forma amplia, los servicios a que se limitan los demás Bancos y de tal modo, que su suspensión actual de operaciones de ese orden se hace sentir como un mal público; ha impuesto a los demás Bancos una reacción benéfica sobre el sistema de no pagar interés a sus depósitos, lo que les facilitaba mantener improductivo durante largo tiempo, sumas enormes de capital...; y por último ha resuelto, práctica y felizmente el gran problema del crédito en la campaña, de que estaban desprovistos con el régimen anterior... hasta nuestros más importantes pueblos".

La Comisión recordó un ejemplo que atemorizaba más que cualquier razonamiento al círculo orista:

"El Banco de la Provincia de Buenos Aires, creado por iniciativa y con los favores oficiales, con el mismo espíritu patriótico y vistas amplias de engrandecimiento público que inspiró la creación de nuestro Banco Nacional, tuvo, a los pocos años de fundado, conflictos mayores... pero en vez de retroceder... se le sostuvo".

Concluyó el informe de la Comisión con otra advertencia a los enemigos del Banco Nacional:

"En toda solución económica que por su carácter de tal importe intereses opuestos, hay siempre aspiraciones que contrariar, pero para nosotros, sobre todas esas rivalidades debe estar la cuestión nacional: no basta a un país su independencia política: es necesario que posea los elementos fundamentales de su desenvolvimiento y de su vida económica" (854).

Con la oposición de contados representantes y senadores (Pedro Carve, Carlos Saénz de Zumarán y Aureliano Rodríguez Larreta), que insistieron en la imposibilidad de lograr el empréstito y en las condiciones ruinosas en que de obtenerlo debería colocarse, más que en el ataque a la reorganización proyectada, las dos Cámaras votaron el proyecto.

La ley del 19 de diciembre de 1890 (855) autorizó al Poder Ejecutivo para emitir títulos de una Deuda a denominarse de Conversión por la cantidad "que sea necesaria" para levantar un empréstito de hasta 10 millones de pesos efectivos. No podría exceder el monto de $ 14.500.000 si se la enajenaba en forma de empréstito, o de 16 millones si se la daba en garantía en forma de caución. El producto de esas operaciones se destinaría para capital de funcionamiento del Banco Nacional. Garantizando el servicio de interés y amortización de la Deuda se afectaban los impuestos adicionales de importación y exportación creados el 4 de octubre de 1890.

Las Cámaras y el Poder Ejecutivo al endeudar al país por una suma de $ 16 millones para obtener en oro sólo 10, estaban pagando al capital extranjero el precio para que viniera a liberarlos de la usura del capital local. La palabra "usura" tenía un significado bien distinto según quién la soportaba. Si hacendados, agricultores, patricios o industriales debían abonar el interés del 18 % anual que cobraban los prestamistas locales, la "usura" existía; pero si los Bancos de Londres imponían al Estado uruguayo un empréstito que se colocaría al 60 % de su valor nominal, no había "usura". Como la ley garantizaba al acreedor extranjero el 6 % anual sobre el valor nominal y éste sólo prestaba 60 y no 100, el interés real que iba a pagar el Estado era el 10 %. La "usura" era un concepto social y no económico. Con tal de librarse del círculo orista, los deudores y las clases deseosas de crédito barato estaban dispuestas a que el Estado fuera expoliado. Al fin de cuentas, todos lo sabían, esas clases pocos impuestos abonaban. Sería de nuevo el consumo popular —el más gravado en estos años— el que debería pagar la usura británica.

Pero la iniciativa fracasó. Los capitales extranjeros en plena depresión ellos también, no aportaron su cuota.

2 — El proyecto de creación de un nuevo Banco Nacional en marzo de 1892

El Gobierno y sus apoyos sociales no se dieron por vencidos. En diciembre de 1891 a la vez que decidían liquidar por fin al viejo Banco Nacional reorganizando con otro nombre su Sección Hipotecaria, buscaron un principio de acuerdo con el enemigo más fuerte que nunca: el orismo. La timidez demostrada por este ensayo gubernativo puede que no haya sido más que un hábil canto de sirenas para atraer al capital local y "convertirlo" (pues casi se trataba de una conversión religiosa), de expoliador en liberal. Pero el círculo orista no se dejó seducir por los encantos económicos que se le ofrecieron. Desconfiaba demasiado de Julio Herrera y Obes y todo su "entourage" como para participar —ahora casi en papel protagónico— en la fundación de una nueva institución de crédito. Quiso hacerlo en 1887, pues hubo dos proyectos vinculados al grupo de los comerciantes junto al triunfante de Emilio Reus. Ocurrido el crack, conocidas las intenciones de los adversarios y temeroso hasta el pánico de contribuír al entronizamiento del papel moneda, el orismo uruguayo negó su concurso.

La tesis del Poder Ejecutivo se presentó en 1891 no con la firma de un deudor fallido como el ex-Ministro de Hacienda Alcides Montero, sino con la de un hombre de probado talento financiero pero en el que tampoco confiaba el orismo pues lo sabía demasiado unido a la especulación bolsística. Julio Herrera y Obes había nombrado como nuevo Ministro de Hacienda a Carlos María Ramírez.

El proyecto de creación de un nuevo Banco Nacional fue lo novedoso del Mensaje. El Banco, sostenía el Mensaje con optimismo que se reveló falso, estaba asegurado pues el Poder Ejecutivo había iniciado nuevas tratativas de empréstito en Europa. Además el Poder Ejecutivo esperaba confiado que los "sanos elementos del capital local" pudieran ser también atraídos. El nuevo Banco tendría las siguientes características: a) El capital no sería menor de 8 millones de pesos a integrarse en dos años. Una parte de ese capital fijada por el Poder Ejecutivo "sería ofrecida en suscripción pública dentro del país"; b) En el transcurso de tres años estaría obligado a establecer sucursales en todos los departamentos; c) Las operaciones del Banco serían las corrientes de toda sección comercial, prohibiéndosele efectuar negocios de Bolsa, adquirir acciones y hacer préstamos hipotecarios. d) Podría emitir hasta el duplo de su capital realizado en billetes de 10 pesos o de mayor valor convertibles a la vista en oro, y como privilegio exclusivo el 40 % del mismo capital en billetes menores convertibles en *plata u oro* a elección del Banco. La reserva metálica sería siempre de la cuarta parte de la emisión mayor y menor y otra cuarta parte de obligaciones exigibles a la vista en documentos cuyo plazo no excediera de 6 meses; e) El Banco recibiría los depósitos judiciales y administrativos, haría el servicio de la deuda interna y externa, esta última en cuanto lo permitieran los contratos con los prestamistas extranjeros. Todos los fondos de las rentas nacionales serían remitidos a la institución por las Oficinas recaudadoras; f) El Poder Ejecutivo podría girar en descubierto hasta 1.500.000 de pesos y nombraría al Presidente del Directorio con anuencia del Senado, debiendo ser ciudadano oriental.

Las concesiones hechas al círculo orista para que se dignara integrar el nuevo Banco eran importantes. La intervención del Gobierno en el Directorio era prácticamente nula: nombraba sólo a su Presidente. A cambio de ello el Banco gozaba de todos los privilegios que había obtenido el Banco Nacional, y como el capital que se requería de la institución era escaso (8 millones a integrar en dos años), las exigencias a los prestamistas locales y extranjeros se habían reducido al mínimo. Tanto fue así que el diputado Antonio Berro sostuvo que con ese capital y la posibilidad de demorar la instalación de las sucursales de campaña en tres años, el Banco no iba a servir más que los intereses comerciales de Montevideo.

El Ministro de Hacienda Carlos María Ramírez explicó las intenciones del Poder Ejecutivo:

"La premisa es... necesitamos fundar un nuevo Banco de Emisión. ¿Pero cómo se llega a ese resultado? ...no quedaba más recurso que disponer de los privilegios del Banco Nacional y ofrecerlos como aliciente poderoso para la fundación de un Banco. Eso es lo que ha hecho el Poder Ejecutivo...".

Aún ofreciendo al círculo orista esos privilegios, el Ministro informó de la resistencia del capital local que llegó a plantear exigencias mayores todavía que las planteadas por los prestamistas europeos: el círculo orista no aceptaba la menor ingerencia del

Estado en las autoridades del Banco, ni siquiera entregarle la Presidencia del Directorio:

"El señor Presidente de la República creía y cree que según la opinión dominante en el Cuerpo Legislativo no es posible conceder los privilegios bancarios a una institución privada sin obtener a lo menos que el Presidente del Directorio sea nombrado por el Estado... y todos los capitalistas o sus agentes, con quienes entraba en negociaciones, empezaban por decir: rechazamos en absoluto la intervención del Estado; admitimos a lo sumo la fiscalización sobre la reserva metálica... Esta... negociación que ha dado origen al Proyecto que ahora se discute... hubo de fracasar a causa de esta dificultad, cuando casi podríamos decir inopinadamente, recibimos un telegrama de Londres, por el cual se nos hacía saber que la Presidencia del Directorio no sería una dificultad insuperable para la fundación del Banco...".

"Los capitalistas europeos habían trazado su plan, contando con el concurso del capital local; el concurso del capital local les parecía necesario para dar arraigo a la institución desde el primer momento, para robustecer y consolidar el crédito. Ahora bien: puesto que ellos cedían en la cuestión de la Presidencia, creyeron, sin duda alguna, que los capitalistas locales no serían más intransigentes que ellos; pero desgraciadamente se engañaron... La cláusula de la Presidencia oficial alejaba por el momento, el concurso del capital local... Esta ha sido la causa de la demora que ha sufrido la discusión de este proyecto...".

En efecto, presentado el 7 de diciembre de 1891, la Cámara lo discutió el 4 de febrero de 1892. Al fin Julio Herrera y Obes obtuvo que los capitalistas europeos prescindieran del concurso del capital local y vinieran solos a fundar el Banco "contando siempre con la esperanza de atraer a los capitalistas nacionales" (856).

El más brillante defensor de las tesis oristas en la Cámara de Representantes, el constitucionalista Luis Melián Lafinur, criticó una de las bases del nuevo Banco: la que facultaba a éste para convertir la emisión menor en plata u oro indistintamente. Como era notorio, la plata en el mercado universal se depreciaba de continuo y para Melián Lafinur esto no era más que el primer paso hacia el papel moneda inconvertible. La ciudadela orista debía cuidar todas sus puertas, la menor brecha era peligrosa para su monopolio.

El 24 de marzo de 1892 se convirtió en Ley el proyecto del Poder Ejecutivo con leves modificaciones. De nuevo se le autorizó a contratar la fundación de un Banco con capital de 8 millones de pesos. Y otra vez el capital extranjero falló, de seguro alertado por las desconfianzas que había demostrado la oligarquía orista local (857).

3 — Los enemigos del orismo se dividen: Angel Floro Costa y José Batlle y Ordóñez

Los enemigos del orismo se estaban debilitando. El proyecto del gobierno de diciembre de 1891 convertido en la ley del 24 de marzo de 1892, señaló que el Poder Ejecutivo quería transar con el círculo orista ya que no lo podía vencer. Pero, como se advirtió, el círculo orista rechazó el acuerdo temeroso de cualquier tipo de ingerencia estatal en el nuevo Banco. Angel Floro Costa entonces, presentó en la Cámara de Senadores un proyecto bancario el 1º de julio de 1892. Este consistía en la entrega lisa y llana de la Institución al círculo orista.

Angel Floro Costa, hombres de convicciones poco firmes como se habrá ya apreciado, comenzó por sostener que "la fantasía meridional" de Carlos María Ramírez había creído posible fundar un Banco "con prescindencia del capital nacional". Pero *"el capital europeo se apercibió pronto de los peligros que habría en lanzarse a correr aventuras en un país tan hondamente trabajado por todo género de desconfianzas y recelos, sin amarrar un cabo en el capital radicado en el país"*.

Indicando cuál era el árbitro final de toda la situación, dijo:

"Por diferentes causas que son del dominio público —tanto el sindicato europeo como el jefe del Estado y el ilustre financista que desempeñaba la cartera de Hacienda —y hasta la prensa misma— han hecho del Banco Comercial entre nosotros, el representante por antonomasia de ese capital mismo. Este error de imprevisión e impaciencia, vino en cierto modo a hacer árbitro a dicho Banco, en un momento dado, de la situación financiera del país y produjo por falta de prudente flexibilidad por ambas partes el fracaso de la negociación del Banco".

Era natural que el Banco Comercial, que controlaba del 35 al 40 % del oro existente en plaza, fuera el "árbitro" de la "situación financiera del país", visto lo cual, según la opinión de Angel Floro Costa, había que agarrar el toro por los cuernos e invitarlo con las mejores maneras junto a otros capitalistas privados para que fundara el nuevo Banco Nacional.

"Mi proyecto... representa una reacción contra todos esos errores. Por él hace el Estado una invitación franca, levantada y esencialmente práctica a todos los capitales nacionales y extranjeros que deseen concurrir a la formación del Banco... y se personifica esa invitación en una Comisión de 50 personas... seleccionada entre los elementos de fortuna, de inteligencia, de responsabilidad social... a los que la ley encomienda la tarea patriótica de formar el Banco, sin reservarse ninguna de las regalías fiscales, ni aún mismo la Presidencia del establecimiento, cuya terna presentará el Directorio sacándola de su propio seno".

"Prerrogativas, utilidades, privilegios de todo género, —la administración en absoluto— todo lo entrega el Estado al capital nacional...".

La Comisión de 50 personas a las que Angel Floro Costa deseó entregar la organización del "Banco Nacional Uruguayo" tenía representantes de todos los partidos políticos y, sobre todo, de las fuerzas vivas de la economía nacional en sus niveles más altos: Hacendados (Eduardo Mac Eachen, Félix Buxareo, Federico Vidiella, Santiago Lawry, Manuel Artagaveytia, Germán Roosen, Juan Palma, etc.); Comerciantes y directores del Banco Comercial (Juan Jackson, Augusto Hoffmann, Tomás Eastman, Horacio García Lagos, Juan María Pérez, Joaquín Márquez, Agustín de Castro, Antonio Lussich, Eduardo Brito del Pino); Políticos y abogados de nota, (Carlos María Ramírez, Juan José de Herrera, Luis Melián Lafinur, Aureliano Rodríguez Larreta); Saladeristas (Pedro Piñeyrúa, Federico Cibils).

El capital del Banco sería de 12 millones de pesos. Establecería sucursales en la campaña en el primer semestre de su instalación. Sus privilegios durarían 30 años y consistían en: derecho exclusivo de la emisión mayor y menor; exención de impuestos; recepción de los depósitos judiciales y los fondos públicos; facultad para fundar un Montepío Nacional. Al Estado le abriría una cuenta corriente hasta por $ 1.500.000 y permitiría que asistiera a las reuniones del Directorio un delegado del Gobierno con voz pero sin voto. El Presidente del Directorio sería nombrado por el Poder Ejecutivo de una terna que presentaría el Directorio (858).

Esto era entregarse con armas y bagajes al enemigo orista. Las Cámaras, que como advirtiera Carlos María Ramírez en su discurso de febrero de 1892, tenían un concepto muy diferente al de Angel Floro Costa sobre la dignidad del Estado, ni siquiera consideraron su proyecto. Pero él formó parte de aquel movimiento que inició el Poder Ejecutivo en diciembre de 1891 buscando una transacción con el círculo orista. Aunque con otro espíritu —en el que campeó más la defensa de ciertos fueros de la nación— también los Poderes Públicos habían deseado entregar el Banco Nacional al círculo orista, con tal de tenerlo.

A esta posición, desmenuzándola en sus menores motivaciones y señalando cada uno de los peligros a que se exponía el país si se transaba con los monopolizadores del oro para entregarles el único ariete que podía derribar esa ciudadela, la criticó desde "El Día" José Batlle y Ordóñez.

Conociendo ya en noviembre de 1891 el proyecto del Poder Ejecutivo escribió:

"...el gobierno de ninguna manera debía entregar los valiosos privilegios del Banco Nacional a sociedades particulares. Sabíamos que la conquista de esos privilegios era un sueño de los señores oristas... El Banco Nacional se convertiría en un Banco avaro, de exclusivas miras personales y egoístas, y de uno a otro extremo de la República no se oiría más que el martilleo de los rematadores, sacrificando la fortuna pública en provecho de unos pocos. El precio del oro sería cada vez más alto...".

"El plan que nosotros adivinábamos ya empieza a presentarse al público. El diario orista trae ayer estas breves y concisas palabras que ponen de manifiesto las intenciones todas del grupo que

representa: "A el Gobierno le conviene producir hechos positivos para hacer indudable que no tentará una empresa papelística que es imposible...y esos hechos podrían ser: la liquidación del Banco Nacional que ni está decretada, y la cesión simultánea de sus privilegios a una institución seria y manifiestamente orista". Ya se sabe cual es la institución seria, hasta la avaricia, y manifiestamente orista, hasta la usura".

La referencia al Banco Comercial era obvia.

"*No* —continuaba escribiendo Batlle y Ordóñez— *este complot especulador no puede tener éxito. El país no puede poner toda su vida financiera y económica en manos de una institución que no ha favorecido jamás a sus fuerzas productoras; y que en la afligente situación económica que atravesamos, no ha dado un sólo paso para hacerlo menos penosa...*".

"*Abortará... la conspiración orista que tiene por fin apoderarse de la artillería de grueso calibre que hay dentro de los privilegios de un Banco de Estado*" (859).

Tampoco era una solución, según el criterio de Batlle y Ordóñez, entregar el Banco privilegiado al capital extranjero, tan nefasto como la "conspiración orista" aunque tal vez más liberal. Al enterarse en diciembre de 1891 del proyecto del Poder Ejecutivo presentado en las Cámaras por Carlos María Ramírez, escribió en "El Día":

"*Dos inconvenientes de gravedad vemos en el Proyecto nuevo de Banco Nacional. Es el primero que se crea una empresa más de explotación de nuestro territorio. Es el segundo que no hay garantía... de que el Banco dé los resultados apetecidos*".

"*Tenemos un país en que la luz es extranjera y privilegiada en forma de Compañía de Gas; en que el agua se halla en las mismas condiciones, en forma de Empresa de Aguas Corrientes; en que la locomoción representada por tranvías, ferrocarriles, vapores, es también extranjera, etc. ¿A qué continuar? Todo es extranjero y privilegiado o tiende a serlo. Y de esa manera, si en el régimen político hemos destruído el sistema colonial, no lo hemos destruído en la industria, en el comercio. Ni siquiera en las relaciones de sociabilidad y de cultura, las modas, los hábitos, los sentimientos, las ideas, todo es de importación —con espíritu de retorno en luises o en libras esterlinas*".

"*El hecho es que una inmensa parte de las riquezas del país se van... el número más considerable de los productores de esas riquezas trabajan en el país, pero no para el país ni para habitantes del país. Sus industrias son como esas pesquerías que se establecen en las costas de las islas desiertas. Cargan todo lo que pueden y levan anclas*".

"*El Gas nos provee de luz, buena o mala, cobra cuanto le es dable y manda los dividendos a Europa... Idem decimos de las aguas corrientes. Idem de los ferrocarriles, tranvías, telégrafos, etc., etc. Sobre la costa del Uruguay se levanta la espléndida fábrica de Extracto de carne de Liebig, orgullo de algunos orientales inocentes. Es una factoría como aquéllas que se establecían en nuestras costas, cuando los campos estaban repletos de ganados cimarrones*

para cuerear... La diferencia está en que ahora tienen máquinas a vapor y no desperdician nada. Pero la utilidad para el país es la misma...".

Luego de esta requisitoria formidable contra el capital extranjero, alimentada en la conciencia nacionalista que su época alentó, analizó el proyecto:

"El Banco Nacional en proyecto, corre el peligro de ser un calmante que disimule el mal un momento, agravándolo en realidad. Puede ser una factoría más de las que existen. Empezará por exportar un buen interés del capital oro, luego. cuando tomemos vuelo, exportará el interés del capital papel que emita por el doble de su capital oro, y paralelamente a estas exportaciones, hará la de los intereses de los depósitos judiciales... y de los depósitos particulares...".

Comentó con ironía:

"El Banco Nacional para que sea honrado será inglés, y para que sea completamente honrado será completamente inglés. El nombre no hace al caso. A duras penas se ha conseguido que el Presidente sea uruguayo...".

"¿Qué garantía seria hay en el proyecto de que el Banco cumplirá patrióticamente sus fines?... Porque un Banco Nacional debe ser algo más liberal que los otros. Ninguna garantía... ¿no se podría presentar el caso de que siendo el único poseedor de medio circulante, elevase inconsideradamente la tasa de interés... y le sirviera esa actitud para obtener nuevas concesiones? Todo podría suceder. Podría suceder, también, una cosa muy natural. Y es que un Banco Inglés, como lo sería nuestro Banco Nacional, protegiese con preferencia a las empresas de su nacionalidad, que vinieran a hacer en nuestro suelo su botín. ¿Se podría decir algo? Nada..." (860).

La solución consistía en crear un auténtico Banco de Estado, aunque hubiera que recurrir a los empréstitos. Pero la administración y el oro serían entonces nacionales:

"El país no tiene más que una sola salida: la de ser de una vez un verdadero país, una verdadera nación, tan independiente en su vida económica de las otras naciones como lo es en su vida política. Y esto no lo conseguirá si no creando con sus propios recursos su propia moneda, la moneda que le es indispensable para existir y progresar" (861).

El combate al círculo orista condujo a uno de los hombres que más influencia ejerció en la historia uruguaya del siglo XX, a desarrollar una actitud de nacionalismo económico. Quedaban otra vez en evidencia los lazos que unían al círculo orista con el imperialismo extranjero. Aunque en alguna oportunidad compitieran, ambos elementos eran solidarios en la esencia: mantener el oro en sus manos impidiendo que la nación pudiera formar su propia reserva, aquélla que evitaría el monopolio de la oligarquía local y la City londinense.

4 — La creación del Banco Hipotecario del Uruguay el 24 de marzo de 1892

En la misma fecha en que se resolvió liquidar al viejo Banco Nacional y ofrecer a un sindicato extranjero los privilegios de una nueva institución de crédito, la ley creó el Banco Hipotecario del Uruguay, único resto salvado del naufragio del Banco Nacional. El Poder Ejecutivo en su Mensaje de diciembre de 1891, planteó el negocio como útil para el Estado y los accionistas del Banco liquidado. Ellos transferían el activo y pasivo de la vieja institución al Estado, recibiendo en cambio la propiedad del Banco Hipotecario y otras compensaciones: 4 millones de pesos en Deuda Pública y la remisión de todo lo que la Sección Hipotecaria adeudaba a la Sección Comercial del Banco Nacional, cifra que no bajaba de $ 1.600.000.

Por la ley de creación los deudores recibían algunas garantías suplementarias debido a la crisis. Podían abonar los servicios que adeudaran hasta el 31 de marzo de 1891 en amortizaciones trimestrales; quedaban relevados de intereses penales por sus atrasos los deudores que siguieran pagando con regularidad.

El Banco gozaría por 30 años del privilegio exclusivo de emitir Títulos Hipotecarios y no abonaría más impuestos que el de la Contribución Inmobiliaria de las propiedades que adquiriese y los de carácter municipal. Los préstamos se harían en Títulos entregados por su valor nominal con garantía de primera hipoteca a propietarios con inmuebles situados dentro de la jurisdicción de la República y a plazos que no superasen 30 años. El préstamo como regla general no excedería de la mitad del valor de tasación del inmueble y en ningún caso podía exceder de las dos terceras partes de dicho valor. Para que el préstamo fuera mayor de la mitad del valor de tasación se requería unanimidad de votos en Directorio pleno. Los títulos serían emitidos por series designadas por letras. El Banco no podía emitir un título que no respondiera a una hipoteca. Las series serían de 5 millones. Los títulos gozarían del interés máximo del 8 % anual. El interés asignado a la hipoteca no excedería nunca del 2 % sobre el que devengaren los títulos hipotecarios. Esa diferencia de interés sería la única comisión que podía cobrar el Banco.

Con esta última disposición el Poder Ejecutivo buscó evitar los excesos que el antiguo Banco Nacional cometió. La ley le había autorizado a cobrar el 1 % de comisión y lo cobraba durante todo el plazo del préstamo, así cuando se debía todo el capital como cuando apenas se debía la última amortización. A favor de la oscuridad de la ley, el Banco Nacional cobró además a los propietarios 2 % más de interés asignado a las Cédulas en que se hacía el préstamo. De esta suerte la retribución había sido en extremo onerosa. Con el nuevo sistema en vigencia se eliminaban esos defectos.

El nuevo Banco se regiría por un Directorio de 5 miembros. El Presidente sería designado por el Poder Ejecutivo con anuencia

del Senado. Los demás miembros por la asamblea general de accionistas. El Estado no garantizaría los títulos hipotecarios, excepto las series C y D que ya estaban en circulación con esa garantía.

El Banco Hipotecario resultó una pieza esencial del engranaje crediticio con el cual los grupos sociales adversos al orismo buscaron eliminar su monopolio. Sin embargo, como la propia discusión parlamentaria lo reveló, tardó varios años en cumplir a satisfacción esa función.

Uno de los principales críticos fue el representante Antonio Berro, quién comenzó por señalar que aunque se pasaran por alto *"los galantes obsequios que hace el Estado a los accionistas del Banco Nacional, obsequiándolos con una acción del nuevo Banco Hipotecario por cada dos acciones de la Sección Comercial"* existían motivos para dudar de la eficacia del Banco en esos momentos:

"...abrigo la persuasión de que el Estado no conseguirá fundar una institución hipotecaria que responda medianamente a las necesidades del fomento territorial. Los Títulos Hipotecarios están profundamente desprestigiados en nuestro país... Por otra parte, el nuevo Banco va a hacerse cargo de una masa de hipotecas de bienes raíces cuyos propietarios no abonan, ni pueden, ni podrán abonar, en larguísimo tiempo, los intereses que adeudan y adeudarán al Banco".

"Y siendo esto cierto yo no me explico con qué fondos se va a hacer el servicio de los intereses de las Cédulas y Títulos... Si se estudian... las bases de la nueva institución... se llega al convencimiento de que es imposible que pueda prestar la ayuda necesaria y debida a nuestra propiedad territorial, y especialmente a las propiedades rurales".

"En efecto; yo no llego a comprender cómo los hacendados de campaña van a hipotecar sus propiedades a esa institución, dadas las condiciones estipuladas en esas bases... Voy a proponer un ejemplo. Supongamos una propiedad rural de $ 100.000 que deba hipotecarse. El Banco dará... la mitad del valor, o sean $ 50.000 en títulos por su valor nominal, y como creo que no es presumible que esos papeles puedan valer más del 50 %, vendría a recibir... $ 25.000".

"Ahora bien, esos $ 25.000... debería pagar el 10 %, no sobre los $ 25.000 sino sobre el valor nominal... esto es sobre los $ 50.000 o sea el 20 % sobre la suma representativa de la hipoteca... Y yo pregunto ¿qué propietario, qué hacendado puede tomar dinero a semejante interés...?".

El futuro Presidente de la Institución, Antonio María Rodríguez, replicó a Antonio Berro haciéndole notar que aunque el interés resultara elevado, el plazo para el pago era de 30 años y desde ese punto de vista el Banco siempre iba a ofrecer ventajas mayores que los prestamistas particulares que cobraban el 18 % y prestaban a "plazos angustiosos" (en general, un año) (862).

La respuesta de Antonio María Rodríguez no hizo más que poner de relieve la penosa situación de cualquier deudor hipotecario (del futuro Banco o de los prestamistas particulares). En uno

u otro caso el interés era demasiado elevado para poder responder a las necesidades del medio rural.

Hasta que la confianza pública no renaciera; hasta que el Banco Hipotecario no liquidara el pesado legado de las propiedades afectadas y sobrevalorizadas que le había dejado el Banco Nacional, su actuación en la campaña no podría evitar el triunfo orista. En los hechos, durante todo este período, se convirtió en un Banco administrador de los bienes hipotecados durante los tres años del "boom". Su función crediticia fue nula.

Capítulo III
La ruptura del gobierno con el círculo orista: Agosto de 1892 a 1894

"Los errores económicos y financieros que por la debilidad de los poderes públicos, en julio de 1890, dominaron, dejándose llevar por la propaganda inconsciente pero atrevida y audaz de la minoría del país, que desgraciadamente en esta República viene por muchos años dominando en todo su movimiento el medio circulante. El dar cabida los Poderes Públicos a las ideas de ese círculo, que asume casi un poder dentro de los mismos Poderes del Estado. Esos fantasmas titulados alto comercio y alta banca, que en todas nuestras crisis se presentan deteniendo y desgraciadamente dominando la liberalidad del crédito, su consecuencia ha sido dejar esta sociedad sin medio circulante, aumentando la ruina que produjeron los descalabros de 1890".

(Párrafos del informe de la Comisión de Hacienda de la Cámara de Senadores firmado por A. P. Chucarro, D. Stewart y Juan Idiarte Borda el 30 de setiembre de 1892. Diario de Sesiones, Tomo 57, págs. 515-540).

1 — El proyecto de Banco de Estado

El acuerdo que intentó el Gobierno con el círculo orista podía darse por fracasado a comienzos de 1892. Ni el orismo estaba dispuesto a integrar el capital de un Banco Nacional en el cual las autoridades públicas tuvieran alguna ingerencia (la Presidencia del Directorio por ejemplo), ni éstas querían entregar los privilegios del Banco al círculo orista sin precisar alguna clase de garantías para el futuro. La renuncia del Ministro de Hacienda, Carlos María Ramírez a mediados de 1892, hombre en el que Julio Herrera y Obes pensó para llegar a la transacción con la oligarquía orista, fue todo un símbolo. A partir de junio de 1892 el Ministerio de Hacienda permaneció hasta el final del Gobierno de Julio Herrera y Obes en manos de un "encargado" de esa cartera, Eugenio J. Madalena, ya que la verdadera política financiera la determinó desde entonces el Presidente de la República en forma personal. Y éste había decidido romper con el círculo orista.

El 22 de agosto de 1892 el Poder Ejecutivo remitió a las Cámaras un Mensaje y Proyecto de ley dando cuenta de haber recibido una propuesta de "una de las principales casas bancarias de Europa" para prestar al Estado 5 millones de pesos oro destinados a la fundación de un Banco Nacional. La Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes informó que según lo manifestado "oficialmente, el Poder Ejecutivo no trataba" de fundar un Banco de Estado sino un Banco mixto, pues el capital estaría constituído por acciones suscritas la mitad por el Estado y la otra mitad por el público. Pero la resistencia del "público" —eufemismo para de-

signar al capital local— auguraba que éste sería un Banco de Estado. Tal Mensaje por lo tanto, es no sólo el documento que mejor expresa el cambio en la actitud del Gobierno —que sostenía ahora las ideas de José Batlle y Ordóñez— sino también el antecedente más preciso del futuro Banco de la República Oriental del Uruguay.

El empréstito ofrecido por los banqueros europeos se iba a realizar en condiciones sospechosamente liberales. Ganarían los prestamistas el 5 % de interés y el 1 % de amortización acumulativa anuales; el tipo de colocación sería cuando menos del 85 %. La ventaja más importante que lograrían los prestamistas estaba vinculada a la forma en que el Poder Ejecutivo emitiría el importe de los servicios de intereses y amortización: $ 10.800.000 en timbres volantes del valor de 50 centésimos a 1.000 pesos, divididos en series trimestrales de $ 75.000 cada una. Dichos timbres serían recibidos en todas las Aduanas de la República por su valor nominal en pago de toda clase de derechos aduaneros hasta la extinción del empréstito. Los prestamistas no podrían introducir por año en las Aduanas más timbres que los del servicio anual de este Empréstito y los del servicio trimestral de la Deuda Consolidada que se acababa de crear mediante el acuerdo logrado con los acreedores europeos en 1891.

A pesar que el Senador Carve sostuvo que éste no era un buen negocio para los prestamistas puesto que ellos podían comprar títulos de nuestra Consolidada al 30 % de su valor nominal, mientras que por el nuevo Empréstito la deuda se colocaba al 85 %, la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes creyó encontrar el secreto de una operación en apariencia onerosa para el capital inglés:

"Estos timbres volantes serían recibidos en pago de derechos de Aduana, primero tan sólo en la proporción de $ 25.000 mensuales, pero luego, si la casa prestamista llega a realizar la negociación que hace presumir... con los tenedores de la Deuda Consolidada... en virtud de la cual éstos consentirán en recibir como oro aquellos timbres volantes, dicha cantidad puede llegar a elevarse a $ 317.000 mensuales, calculando en $ 292.000 el máximum del servicio mensual de aquella Deuda...".

"Ahora bien, dada la enorme depreciación con que inmotivadamente se cotizan en la actualidad nuestros títulos de Deuda Externa, su adquisición representará para los contratistas una positiva ventaja, porque asegurarán por ese medio, para los capitales que inviertan en dicha Deuda Consolidada, un servicio crecido de interés y amortización, comparado con el rendimiento ordinario que producen los capitales en el extranjero".

"Cotizándose nuestra Deuda a razón de 29 %, el servicio por interés importaría el 12 % anual...".

"Ese servicio que puede ser realizado anticipadamente por timbres volantes, que en el fondo constituyen letras contra las Aduanas de la República, es posible que determine en los principales mercados financieros de Europa una fuerte demanda de nuestros títulos, lo que motivaría su valorización inmediata".

De lo que deducía la Comisión no era aventurado suponer que al Empréstito se hallaran vinculados los más fuertes tenedores de nuestra Deuda Externa interesados en valorizarla y en garantirse, por medio de los timbres volantes. la efectividad del servicio regular y sobre todo el cobro anticipado de sus cupones.

La operación financiera era hábil. Y si la nación tenía que hipotecar más su Aduana de lo que ya estaba, bien valía la pena este sacrificio para liberar a los grupos sociales que padecían la usura del círculo orista.

Los dos informes de las Comisiones de Haciendas de nuestras Cámaras fueron favorables a la operación. La de Senadores, integrada por Alejandro P. Chucarro, Lucas Herrera y Obes y Juan Idiarte Borda afirmó:

"Lejos... de preocuparnos la posibilidad de que los lucros lleguen a ser exagerados, deberíamos felicitarnos, no viéndose como pueden realizarse con perjuicio del Estado, y siendo regla de buen sentido práctico el buscar en los contratos bilaterales de cierta índole, la conveniencia recíproca de los contratantes...".

Lo que traducido a un castellano más simple quería decir que aunque las condiciones pudieran resultar lesivas a la soberanía nacional e incluso leoninas, había que aceptarlas para lograr el objetivo supremo: un Banco de Estado con oro propio de la nación, pues:

"Si el empréstito a contratarse tuviera por objeto enjugar déficits... deberíamos rechazarlo [pero] *el empréstito proyectado... dará ese resultado que hoy representa más que una conveniencia, una apremiante necesidad... Hasta ahora la industria nacional ha estado casi exclusivamente representada por la ganadería y el aprovechamiento de sus productos. La ganadería vacuna se encontraba en condiciones tan extraordinariamente ventajosas que con sólo dejarla hacer, restablecía los desequilibrios financieros producidos por las contiendas civiles... Hoy la industria ganadera... atraviesa una terrible crisis... lejos pues, de prestar la ayuda tan importante de otros tiempos, la exige, y debemos prestársela si no estamos dispuestos a cometer la culpable insensatez de dejarla arruinar"*.

"Transformar nuestra industria nacional es hoy una necesidad por todos admitida, pero para conseguirlo es indispensable capital y tiempo. Capital que permita dejar transcurrir el tiempo necesario para obtener resultados en industrias agronómicas es casi imposible conseguirlo por ahora, sino mediante la fundación de un Banco Nacional sólido y sensatamente establecido y administrado...".

De todo lo que se concluye que el Banco avizorado estaba destinado, en lo esencial, al crédito rural:

"Nuestra campaña presenta hoy el grandioso espectáculo de un pueblo que abrumado por tan enorme como inesperado derrumbe... se lanza ardorosamente al trabajo, sin arredrarla la escasez de capital, la carencia absoluta de crédito ni la amenaza devastadora de la langosta. Lejos pues de llevar el desaliento a la principal fuente de recursos de sus fundadas esperanzas, haciéndole temer que en la fundación del Banco Nacional tendrá secundaria

atención, debemos alentarla asegurándole que la tendrá bien importante...".

Terminaba el informe argumentando que si la importación de oro por medio de empréstitos no se vinculaba al crédito rural, la nación volvería a cometer el error de los años 1887 a 1890 en que el oro importado refluyó escasamente a la campaña, volviendo en su mayor parte al extranjero para abonar los crecidos consumos:

"No podremos ponernos a cubierto de semejantes desastres... mientras no vinculemos el interés y las conveniencias del país productor a la existencia y prosperidad de la institución de crédito nacional".

En la discusión particular del proyecto en el Senado se enfrentó de nuevo la mayoría a la minoría orista. Esta, por intermedio del Senador colorado Amaro Carve, hizo las críticas más violentas a lo que el Mensaje sugirió sin precisar: la creación de un Banco mixto que, ante la ausencia del capital local, se transformaría en Banco de Estado. Dijo el mencionado Senador:

"El Excelentísimo Señor Presidente de la República sabe que ha golpeado a todas las puertas, que se ha recurrido a todas las influencias y a todas las amistades de que ha podido disponer el Gobierno para conseguir que el capital local entrase en la fundación del Banco del Uruguay; y si ese capital no entró nada más que porque el Gobierno se reservaba el derecho de nombrar el Presidente del Banco... menos va a suscribirse ahora que entra el Gobierno con la mitad del capital y por consiguiente con todos los derechos que ese capital le da para la dirección de las operaciones del Banco".

El círculo orista halló un aliado paradojal en el Senador blanco Carlos Antonio Berro. Paradojal porque ese partido, tan vinculado a los intereses rurales como el colorado, tuvo que oponerse a este proyecto al ver en él la posibilidad de que el Banco fuera utilizado como instrumento de presión política por parte del partido que monopolizaba el Poder.

Lucas Herrera y Obes y José L. Terra suscribieron la tesis del Poder Ejecutivo. El último de los nombrados, probando cómo la experiencia lo había hecho cambiar de criterio, manifestó:

"Y si el capital nacional se niega, como lo hizo en el caso del Banco del Uruguay, que se vaya nomás al Banco de Estado. Que venga el Banco de Estado porque es necesario. Necesitamos como del pan... necesita esta sociedad los medios de desarrollar su vida económica y financiera..." (863).

En la Cámara de Representantes los ya tradicionales defensores del crédito liberal (Juan Lindolfo Cuestas, Domingo Mendilaharzu y José Batlle y Ordóñez) apoyaron con calor la iniciativa. Cuestas dijo:

"Yo creo que los esfuerzos que ha hecho el señor Presidente de la República para constituir un establecimiento que dé facilidades a las clases productoras del país, son muy recomendables... Generalmente nos preocupamos sólo de la Capital... pero olvidamos la verdadera producción de la campaña, que es verdaderamente la que trae el oro que es necesario en las Capitales para impulsar

el progreso. La ansiedad de la República es grande; todos esperan un establecimiento que facilite la producción. los negocios, y todos sabemos cuales son los grandes inconvenientes con que se lucha para llegar a ese resultado. No es cuestión de voluntad, es cuestión de poder. El Gobierno hace lo que puede para llegar a ese fin...".

José Batlle y Ordóñez fue más explícito al defender al nuevo Banco justamente por aquello que casi todos le encontraban de peligroso: su cualidad de Banco de Estado:

"Yo voy a votar en favor del proyecto del Poder Ejecutivo precisamente porque el importe de este empréstito se destinará a la fundación de un Banco Nacional y de Estado. Esa es la razón fundamental que tengo para dar mi voto favorable. Le negaría mi voto, sin vacilar, si este empréstito fuese destinado a cubrir déficits o a otras operaciones análogas. Creo que sólo será beneficioso si se destina a la creación de un Banco de Estado, de Estado en la verdadera acepción de la palabra; porque sólo así podrá crearse una institución verdaderamente fuerte...".

Domingo Mendilaharzu portavoz en este caso de la clase alta rural, aunque temeroso de la ingerencia estatal, apoyó el proyecto y sugirió:

"...aún cuando no aparezca sino capital oficial para fundar el Banco, eso no quiere decir que el Banco no pueda ser un Banco Central privilegiado, en que preponderen los elementos sociales e industriales en su dirección, con la independencia necesaria que deben tener para que... hagan de esa institución un organismo autónomo, independiente de las influencias perjudiciales, en este caso, del Gobierno" (864).

Para la clase alta rural, el Banco de Estado administrado "por elementos sociales e industriales" tales como la Asociación Rural por ejemplo, era una solución perfecta.

Las posibles discrepancias entre los enemigos del orismo no saldrían a luz hasta que la institución se estableciera. Mientras tanto, José Batlle y Ordóñez, representante de una concepción estatista con bases sociales amplias y otra visión del crédito, podía votar conjuntamente con Domingo Mendilaharzu, portavoz de la clase alta rural.

El 29 de agosto de 1892 el Poder Ejecutivo puso el cúmplase a la ley del Empréstito de 5 millones para la fundación de un Banco Nacional de emisión y descuentos (865).

De nuevo el capital extranjero defraudó las esperanzas de los enemigos del orismo. El préstamo, ante la difícil situación financiera que atravesaban la República y Europa, no se concretó.

Julio Herrera y Obes no cejó en su empeño. Todavía en 1893, casi al finalizar su Gobierno, envió a las Cámaras un Mensaje anual en el que expuso, a manera de testamento ideológico, su punto de vista:

"No estaba en las manos del Gobierno modificar el pesimismo egoísta del capital nacional, haciéndolo salir de su retraimiento obstinado; ...[en cambio sí estaba y lo hizo] *buscar con ahinco dentro y fuera de la República... los elementos necesarios para fundar uno o más Bancos Comerciales, Agrícola y Fundario... Eso*

es lo que el Gobierno podía y debía hacer, y eso es lo que ha hecho...".

"...la retracción del capital local y la paralización de los negocios. Ahí es donde está y ahí es donde será necesario atacar la causa determinante de los males transitorios de nuestra actualidad económica, y a ese objetivo ha contraído el Poder Ejecutivo todos sus esfuerzos que, si hasta ahora no dieron el resultado perseguido, ha sido, como lo sabe V. H., por efecto de sucesos imprevistos y desgraciados, que han hecho fracasar varias combinaciones financieras en el momento preciso en que iban a realizarse".

"Esas contrariedades no han debilitado la fe del Poder Ejecutivo en que la República encontrará en breve, fuera o dentro del país, en condiciones ventajosas, el auxilio del capital que necesita para reconstituir su organismo bancario..." (866).

Cuando en marzo de 1894 ascendió a la Presidencia de la República Juan Idiarte Borda, uno de los Senadores que más había apoyado a Julio Herrera y Obes en esta posición, vinculado al medio rural por importantes lazos, enemigo acérrimo del círculo orista en todos sus discursos parlamentarios, los esfuerzos continuaron y plasmaron el 22 de octubre de 1896 con la apertura del Banco de la República Oriental del Uruguay.

2 — La acuñación de monedas de plata

Si el círculo que poseía el oro había derrotado al papel moneda inconvertible y se negaba a transar, siempre quedaba una posibilidad —aunque imperfecta y no decisiva— de abrir una brecha en su monopolio: la emisión de monedas de plata.

Los adversarios del patrón oro en todo el mundo —la historia de los Estados Unidos es reveladora a este respecto (*)— creyeron ver en la producción creciente y la desvalorización consiguiente de la plata, una posibilidad de aumentar el circulante y abaratar el crédito.

El decreto ley del 7 de junio de 1876 que estableció en forma definitiva entre nosotros el patrón oro, estipuló también las cantidades de plata que podían admitirse en los pagos, todo con vista a facilitar las transacciones al menudeo. Dichas cantidades eran

(*) En los Estados Unidos la lucha de los agricultores endeudados con los Bancos de la región Este adquirió singular vivacidad luego de 1890, precisamente en los años que corresponden a nuestro estudio en el Uruguay. En las elecciones de 1896 se enfrentaron las dos tendencias, el orismo amparado en el Partido Republicano y los defensores de la plata apoyados por el Partido Demócrata y su candidato presidencial Williams Jennings Bryan. "La propaganda de los demócratas se concentraba sobre el problema de la moneda, considerado como un problema superior, declarándose partidarios de la acuñación libre e ilimitada de la plata". Pero el republicano Mac Kinley conquistó la Presidencia. La similitud del problema con lo que ocurría en nuestro país es reveladora. Todos los grupos deudores del mundo observaban con temor las maniobras de sus respectivos círculos oristas.

muy exiguas: nadie estaría obligado a recibir más de $ 4.50 en plata si se trataba de operaciones menores de $ 10; más de $ 10, desde $ 11 hasta $ 1.000 y más de $ 20 en cantidades mayores de $ 1.000 (867).

Pues bien, a fines de 1892 el Poder Ejecutivo resolvió modificar esta legislación pidiendo a la vez autorización a las Cámaras para contratar la acuñación de 3 millones de pesos plata en monedas de $ 0.10, $ 0.20 y $ 0.50.

Aunque las necesidades del comercio minorista y la invasión de la mala moneda de plata brasileña en el interior del país podían justificar el proyecto, lo cierto es que también él significó, y el círculo orista lo advirtió de inmediato, un ataque al patrón oro.

Así lo entendió la Comisión de Hacienda del Senado cuando informó favorablemente el proyecto del Ejecutivo. Las atrevidas alusiones de la Comisión (que hemos puesto como epígrafe de este capítulo) a la "minoría del país que desgraciadamente en esta República viene por muchos años dominando en todo su movimiento el medio circulante", completadas con las referencias a "esos fantasmas titulados alto comercio y alta banca que en todas nuestras crisis se presentan deteniendo y... dominando la liberalidad del crédito", no tenían otro destinatario que el círculo orista.

De nuevo el senador Amaro Carve fue el encargado de defender los "fantasmas titulados alto comercio y alta banca". Sostuvo que si se aprobaba el proyecto y la acuñación de 3 millones en plata:

"Viviríamos como si en nuestro país existiera el papel moneda con curso forzoso; pues habría inseguridad en el precio del cambio de la moneda de plata por moneda de oro...".

Y entrando a sostener al círculo orista dijo:

"Veo con sentimiento que la Comisión de Hacienda incurre en el error en que vienen cayendo desde hace mucho tiempo los hombres que dirigen los destinos del país: poniéndose en pugna con el capital local, declarando guerra sin cuartel a los que lo representan".

Con lógica muy de su clase añadió:

"El capital, señor Presidente, no tiene nacionalidad ni color político: busca y persigue el lucro. Es pues, un error, creer que los capitalistas han negado algunas veces su concurso por hacer oposición al Gobierno. Y esta creencia es tanto más infundada cuanto que la mayoría de los capitalistas de nuestro país son extranjeros, a quienes se les importa un bledo nuestras cuestiones políticas".

En efecto, el círculo orista no atacó al Gobierno por ser colorado sino por que éste defendió a las fuerzas sociales (blancas y coloradas) representadas por las más diversas categorías de deudores.

El peligro para el círculo orista radicaba en que *"...se le da a la moneda de plata el carácter y el valor de cancelatoria; el hecho de que el que ha contratado a cobrar en oro se vería forzado a recibir en otra especie de la que ha contratado...".*

"Pero, ¿qué otra cosa que curso forzoso con efecto retroactivo

es la obligación de recibir en pago de compromisos contraídos a oro, un tanto por ciento de una moneda depreciada que no es la de la especie convenida? ¿Qué otra cosa sería este proyecto convertido en ley que un atropello al derecho y la propiedad? ...Una casa introductora que vende dos millones por año tendría que recibir 80.000 pesos en moneda de plata... y esa suma importaría una pérdida. Las personas que han dado monedas de oro en hipoteca estableciendo la obligación de recibir el importe en la misma especie, se verían obligadas a recibir un tanto por ciento en una moneda que no es la contratada...." (868).

El círculo orista no dominaba el Gobierno así como el Gobierno no había llegado tampoco a doblegarlo. El proyecto del Poder Ejecutivo fue convertido en la Ley del 18 de octubre de 1892. Ella, además de autorizar la acuñación de hasta 3 millones de pesos en moneda de plata. dispuso una nueva relación con el oro en los pagos: los menores de 10 pesos podían hacerse hasta con 5 pesos en plata. Para las cantidades mayores regiría la siguiente escala: desde 10 pesos hasta 25, un 30 % en plata; de 25 a 100, un 20 %; de 100 a 500 un 10 %; de 500 a 5.000 un 5 % y de más de 5.000 pesos el 2 % en plata (869).

Si comparamos estas posibilidades con las acordadas por el decreto ley de 1876 advertimos un cambio muy importante en la proporción en que podía concurrir la plata a saldar los pagos de toda índole. Mientras el decreto ley de hecho la reservaba sólo para el cambio menudo y las pequeñas compras, la nueva ley era más liberal. En los pagos de 100 hasta 500 pesos, por ejemplo, por el viejo decreto sólo era posible entregar 10 pesos plata, por la nueva ley se podía saldar la deuda hasta con 50 pesos plata. En los pagos mayores de 1.000 pesos el viejo decreto no admitía más que la entrega de $ 20 plata, mientras la nueva disposición no imponía limitación de cantidad, sino de porcentaje. Como lo señaló el senador Amaro Carve, si una casa de comercio giraba por valor de 2 millones de pesos al año podía recibir con la nueva legislación hasta $ 80.000 en plata.

Aunque la medida no revistiera suma gravedad para el círculo orista, significaba más que una pérdida económica, un antecedente peligroso. Todo ataque al patrón oro, por mínimas que fueran sus consecuencias. podía resultar el primer paso dado hacia su desplazamiento.

Capítulo IV
La ofensiva radical contra el círculo orista: los papelistas

Ha sido bien estudiada por los historiadores británicos la función cumplida por las emisiones de papel moneda sin respaldo oro que el Gobierno y los Bancos argentinos realizaron por estos años. Fueron utilizadas, según estos historiadores, para lograr una traslación del ingreso nacional a favor de "los intereses rurales":

"La consecuencia de abundantes emisiones de papel moneda y de la política crediticia laxa de los bancos públicos argentinos fue un aumento del poder adquisitivo interno, que hizo subir rápida pero desigualmente los precios locales. En general los sueldos y salarios, los alquileres, los impuestos y los servicios de deuda por préstamos suscritos en dinero nacional no subían con el mismo ritmo que los precios de los artículos. Esta circunstancia convenía a los intereses rurales..." (870).

A. G. Ford es más explícito:

"En la Argentina, la estructura económica y política era tal, que un papel moneda depreciado (en términos de oro) trasladaba la distribución de un ingreso real dado, en favor de esos intereses, y en contra de los asalariados tanto rurales como urbanos. La clase terrateniente, aunque rica en tierras, había incurrido a menudo en deudas hipotecarias fijas en términos de peso papel, y un papel moneda depreciado significaba que las deudas podían ser pagadas en su valor papel nominal pero a un costo real o "de producto" menor... En realidad, la emisión de papel moneda mostró ser el impuesto ideal desde el punto de vista de las clases terratenientes; por una parte, la depreciación subsiguiente del peso papel reducía el valor real de sus deudas. y por otro, los precios de la producción que ellos exportaban estaban determinados en términos de oro y por tanto se elevaban... en términos de peso papel, al producirse una depreciación. En el peor de los casos no se veían perjudicados por dicho "impuesto"" (871).

En la realidad, sin embargo, las cosas no resultaron tan sencillas. Si el estanciero hubiera estado en contacto directo con el mercado mundial era indiscutible la conveniencia en abonar sus gastos (salarios, préstamos, impuestos, etc.) a papel depreciado, mientras cobraba lo que sus novillos le dejaban a oro. Pero entre el estanciero y el mercado mundial, por lo menos en lo que a las

carnes y los cueros salados se refiere, se colocaron los saladeros primero y los frigoríficos después.

Con más conocimiento de causa planteó el tema en 1885 Juan Idiarte Borda en nuestras Cámaras:

"...el estado actual del oro en la República Argentina, hace que haya una diferencia de 46 ó 47 por ciento sobre la moneda, y sucede que a todos los exportadores de ganado ovino... aún a los mismos que tienen buques frigoríficos, les conviene mucho más ir a exportar de la Provincia de Buenos Aires que de la República Oriental; porque es natural, desde que el cambio es otro. Aquí tienen que pagar en buenas libras esterlinas el ganado ovino, y allí lo pagan con una depreciación de 47 por ciento. Así es que no podemos competir... No podemos competir con los precios de Buenos Aires; porque se comprende que los estancieros de la República Argentina tienen su cuenta abierta con el Banco de la Provincia y todo lo que deben es a papel moneda. ¿Qué importa al estanciero aquel vender a papel moneda y beneficiar al exportador con un 47 por ciento, si está en su negocio? ...El curso forzoso en la República Argentina con respecto a los ganaderos les es sumamente conveniente, pero no nos sucede aquí lo mismo..." (872).

Algunos años más tarde señaló fenómeno similar "El Siglo". Refiriéndose a la faena de los saladeros argentinos en 1894 y a la ventaja de estos industriales sobre los montevideanos, dijo:

"Tenían y tienen los saladeristas de la otra banda una ventaja en la competencia internacional. Ellos compran los ganados y pagan los salarios a papel depreciado, y aún cuando los precios suben a medida que el papel se deprecia, la suba nunca es tan considerable como la depreciación del medio circulante y deja un margen de ganancias que estimula la actividad de los saladeristas argentinos" (873).

Visto lo cual cabe observar sobre la función del papel moneda depreciado en la República Argentina: a) Favoreció a los hacendados en cuanto *parte* de sus ingresos seguían siendo a oro (lanas, cueros secos, etc.) y casi todos sus principales gastos podían abonarlos a papel (préstamos, salarios, impuestos, etc.); b) Favoreció todavía más a los núcleos industrializadores de la carne (saladeros y en especial a los frigoríficos) pues compraban a papel y al menos en el caso de los frigoríficos vendían a un mercado que les abonaba en oro: el europeo.

Partiendo de estos supuestos se podría deducir que el ejemplo argentino influyó en el Uruguay para promover una reacción entre esos grupos sociales (y otros que luego analizaremos), a favor de un papel moneda inconvertible que sustituyera la circulación oro.

Varios artículos aparecidos en "El Siglo" y "La Razón" dan cuenta de la comprensión inmediata que tuvieron ciertas fuerzas productoras en el país —en especial los saladeristas— de la conveniencia de trabajar con papel moneda, sobre todo si tomamos en cuenta que debían competir con una nación productora que tenía ese régimen monetario (la República Argentina), y le vendían a otra dónde las depreciaciones de la moneda eran todavía más fre-

cuentes (el Brasil). Este problema, que ya consideramos en la Primera Sección de este tomo, debió influír para que ese grupo económico viera con buenos ojos el establecimiento en el país del papel moneda inconvertible (874).

Pero, aún cuando saladeristas y hacendados se hubieran beneficiado con el nuevo régimen monetario, lo cierto es que los grupos de los que tenemos pruebas *irrefutables* que apoyaron esta solución no son ellos. Puede que hayan estado detrás de la prédica que los dos diarios más violentos en su "papelismo" ("El Día" en 1891, "La Razón" en 1893) realizaron. Pero también pudo ocurrir que la solución pareciera en extremo radical a la clase alta rural oriental y a nuestros más importantes saladeristas. Y no sólo porque algunos de sus miembros formaron parte del círculo orista (Juan Jackson, Eduardo Mac Eachen, Eugenio O'Neill, Antonio N. Pereira, Enrique Young entre los hacendados; Jaime Cibils y Augusto Hoffmann entre los saladeristas), sino sobre todo porque las emisiones de papel moneda inconvertible no hubieran quedado en sus manos, sino en las de un Estado controlado por una clase profesionalizada políticamente: el patriciado empobrecido. Incluso las resistencias ya anotadas que existían en la campaña contra el papel moneda de los bancos eran un elemento a tener en cuenta. La estabilidad del signo monetario —que se hubiera perdido con el nuevo régimen— fue un alto valor para un medio rural que recién salía de la disputa por la propiedad de la tierra y las guerras civiles y que —a diferencia de lo acontecido en la Argentina— nunca había conocido el papel y sí la hermosa y sonante libra esterlina con la efigie de la Reina Victoria.

La verdadera fuerza que estaba detrás del "partido papelista", —situación que recuerda la crisis de 1868 a 1875— eran los grupos de deudores, ubicados entre las más diversas categorías sociales: representantes del medio rural, (agricultores, estancieros medianos y pequeños), la naciente burguesia industrial, el patriciado empobrecido y la clase media urbana de pequeños rentistas y comerciantes que había colocado sus ahorros en la especulación bolsística y los había perdido. Para los deudores, el papel moneda abundante significaba la desmonetización del oro que no poseían, el abaratamiento del crédito que necesitaban y, en particular, la posibilidad de abonar las deudas contraídas en moneda fuerte con moneda débil.

La mayoría de estos grupos sociales (clase media urbana, agricultores, burguesía industrial) eran clases que procuraban ascender y a las que la oligarquía orista impedía todo avance social. Que Batlle desde "El Día" los apoyara, aparece como una avanzada de sus programas económicos y sociales formulados al comenzar el siglo XX.

Lo cierto es que el "partido papelista", el enemigo más tenaz del círculo orista, no fue el más peligroso debido a su caracter heterogéneo y demasiado débil aún. Dominó en algún instante las esferas del Gobierno; lo sostuvieron diarios populistas como "El Día"; pareció representar más las esperanzas de los deudores arrinconados por el "vampiro del oro" que los deseos de

grupos sociales coherentes y fuertes. Estos últimos expresaron su anti-orismo en proyectos más sensatos (para la mentalidad de la época): la reconstrucción del Banco Nacional, los empréstitos en el extranjero, la creación de un Banco de Estado. Los "papelistas" no eran lo suficientemente fuertes como para hacer girar 180 grados a toda la tradición monetaria uruguaya. Los hacendados que apoyaron a Idiarte Borda cuando fundó en 1896 el Banco de la República a oro, utilizaron un camino menos radical y tuvieron la fuerza, además, como para imponerlo.

* * *

La opinión del historiador Eduardo Acevedo referente a la actitud "papelista" del Gobierno de Julio Herrera y Obes cuando se produjo la caída del Banco Nacional en julio de 1890 es exacta. A pesar que las autoridades declararon en más de un documento que no pretendían aprovechar la masa de moneda existente para imponer un cambio del régimen monetario, otros documentos posteriores a esa fecha descubren con más precisión las intenciones del Gobierno. De no haber sido por la oposición abierta del círculo orista y el acuerdo del "alto comercio" y la banca firmado el 17 de julio, la inconversión del papel moneda se hubiera convertido en el régimen normal de la nación.

El Ministro de Hacienda Carlos María Ramírez en febrero de 1892, informó a la Cámara de Representantes de la existencia de ese "partido papelista" al producirse el crack del Banco Nacional.

"Espíritus muy serios piensan que ésta pudo ser la solución [el papel moneda con fuerza cancelatoria sobre toda clase de obligaciones] *salvadora en Julio de 1890, cuando estaban en circulación y en todas las manos, 7 millones de emisión del Banco Nacional..."* (875).

Angel Floro Costa también en 1892, en manifestaciones ante la Cámara de Senadores, no sólo reconoció que muchos tenían esa opinión sino que él mismo la había aconsejado al Gobierno:

"Cuando el Banco Nacional suspendió la inconversión de sus billetes fue entonces el momento psicológico de mantener su emisión en la circulación dándole curso legal y robusteciendo el Estado con las garantías de sus rentas y de cualquier fondo amortizante que hubiese contenido su depreciación...".

"Yo fuí uno de los que tanto de palabra como en publicaciones que hice por la prensa, aconsejaron al Gobierno... esa solución, pero no fuímos escuchados..." (876).

El propio Poder Ejecutivo en sus Mensajes de 1890 y 1891, aunque se adhirió al mantenimiento de la base metálica de nuestra moneda, sugirió entrelíneas otros conceptos y soluciones:

"...el problema económico fundamental que plantean estos hechos [la falta de medio circulante luego de julio de 1890], *y que hay que resolver si queremos prever y conjurar la repetición de crisis como la actual, es el que se refiere a la reglamentación de nuestra circulación monetaria sobre la ancha y sólida base de una ley que conjure las extracciones violentas de metálico, y de*

una emisión fiduciaria que por las garantías poderosas en que repose, pueda irradiarse profusamente en el país, al amparo de la confianza que inspira al público la seguridad de la inmediata conversión en oro de los billetes de todo tiempo" (877).

Lo que sólo pudo sugerirse en 1891, se expresó con claridad pasado ya el peligro en 1893. En el último Mensaje que Julio Herrera y Obes dirigió a las Cámaras inaugurando el primer período de la XVIII Legislatura, pudo oírse la confesión de las verdaderas intenciones del Gobierno patricio si hubiera podido resolver el problema monetario por sí solo sin tener que depender de la oposición violenta del "alto comercio": el Poder Ejecutivo hubiera optado en julio de 1890 por el papel moneda inconvertible liso y llano:

"La conservación de la base metálica en la circulación que asegura la fijeza de la medida de todos los valores, es un bien económico y comercial inestimable, de que sólo se desprenden las naciones como medida de última necesidad".

"Esa fue acaso nuestra situación en el mes de julio de 1890 al estallar la crisis, cuando existían en circulación $ 18 millones en billetes de Banco que por efecto del pánico comercial iban a quedar y quedaron repentinamente desmonetizados, suprimiendo de un golpe el medio circulante, cuando era más que nunca necesario para facilitar las liquidaciones obligadas de la crisis".

"Pero las preocupaciones inveteradas del país, las resistencias invencibles del comercio y las ideas predominantes en el Cuerpo Legislativo de aquella época, hicieron imposible la adopción de aquella medida extrema a que se inclinaba el Poder Ejecutivo, aunque rodeándola de precauciones y garantías para que fuese transitoria..." (878).

Por fin, al irse, el Gobierno reconoció apoyar la solución radical. No la pudo imponer pues careció de apoyos sociales suficientes y más que nada, porque el enemigo fue más fuerte que él.

En noviembre de 1891, cuando se discutieron en las Cámaras los proyectos de liquidación definitiva del viejo Banco Nacional y la fundación de una nueva institución con capitales extranjeros y locales coaligados, desde las columnas de "El Día" comenzó una violenta campaña "papelista". En editoriales que correspondían a la pluma de José Batlle y Ordóñez, o desde el anonimato del seudónimo ("Cincinato" fue el utilizado), las fuerzas sociales que apoyaban el papel moneda inconvertible descargaron todas sus baterías sobre el círculo orista, enzarzándose en abierta polémica con los oráculos periodísticos del orismo: "El Siglo" y en particular "El Telégrafo Marítimo".

José Batlle y Ordóñez inició la discusión el 14 de noviembre con un editorial en que defendió al papel moneda inconvertible como única solución nacional. Observó en ella dos virtudes: concluiría con "la conspiración del oro" liberando a amplios círculos sociales de la usura a que estaban condenados y proporcionaría a la República, por fin, una moneda propia y nacional al independizarnos de la efigie británica.

"...ya está por estallar una conspiración financiera: la de los

escasos tenedores de oro que hay en la República. para apoderarse de todas las fuerzas económicas de ésta. en grave perjuicio de la población verdaderamente nacional. El plan ha sido sencillo y hasta ahora eficaz. No habiendo en el país más oro que el que ellos poseen, han hecho declarar por una prensa aliada a sus intereses, que el oro es la única moneda posible, y han hecho creer esto y sostenerlo, al país mismo, contra el cual el lazo se tendía".

"El cálculo no podía ser más exacto. No existiendo más moneda y siendo ellos sus poseedores únicos, la harían valer cuanto quisieran. Y así ha sucedido. La tasa del interés ha ido subiendo hasta llegar a extremos ruinosos. El que ha necesitado de dinero se ha visto forzado a solicitarlo de ellos... y a aceptarlo en condiciones usurarias. Los resultados están a la vista: ejecuciones que se suceden, se malbaratan las propiedades y los señores poseedores de oro se quedan con ellas al precio que mejor les parece".

¿Cuál era la solución?:

"Para combatir este mal no encontrábamos nosotros más que un solo medio: la creación de una moneda nacional, que pudiéndose dar a bajo interés y largos plazos, viniera a infundir nuevos bríos a nuestras industrias y a aliviar a todos de las penurias en que se encuentran; la creación, en una palabra, de un papel inconvertible por algún tiempo y sólidamente garantido, la creación precisamente de la moneda contra la cual se alzan los señores tenedores de oro, a quienes convendría que la situación calamitosa del país se prolongara hasta que ellos se hubieran apoderado de todo su territorio...." (879).

Este artículo fue titulado sugestivamente "La conspiración del oro". En los días siguientes "El Día" acentuó sus ataques contra la oligarquía del capital local. No era justo, señaló el 17 de noviembre, que por rendir "culto a la efigie Británica, nuestra conciudadana, en virtud de las leyes monetarias", el país no pudiera conjurar los peligros que lo amenazaban aunque para hacerlo hubiera que indisponerse con "los acaparadores de oro que actualmente son los que atan a sus intereses a nuestro progreso" (*). El articulista defendió la emisión de papel moneda inconvertible señalando que "*la masa de valores presente que está inmovilizada,*

(*) La función nacionalizadora que el párrafo transcripto asignó al régimen del papel moneda inconvertible fue señalada con gracia y habilidad en el otro diario papelista, "La Razón", en marzo de 1893. Un "Oriental residente en Buenos Aires" escribió al director Daniel Muñoz: "**...una de las grandes virtudes del papel. Sabe hacerse simpático por lo comunicativo que es, y asimilar a la nacionalidad cuyo cuño lleva a todos los que tienen que valerse de él. El papel es respecto de los extranjeros lo que la pepsina es para los alimentos. Los digiere en el acto, los argentiniza así que pisan tierra. En cuanto un recién llegado se mete un nacional en el bolsillo ya queda incorporado a esta gran comunidad que lo absorbe. Un nacional es una carta de ciudadanía argentina. Ahí (en Montevideo) llega un extranjero cualquiera y sigue siendo extranjero, independizado por la libra esterlina que no tiene patria, y que es tan libra en Montevideo como en la Gran China. Pero aquí, así que un extranjero toca un nacional, queda prendido como un jilguero en una varita de pega pega. Y por eso es que el país va adelante, incorporando a su actividad cada día nuevas fuerzas".**

"**...Todos se vienen aquí porque las conveniencias son mayores. Por lo pronto se ahorran los gastos... y después empieza a funcionar el papel. Siempre el papel...!".** (881)

puede formar un fondo de garantía sólida para un billete que será recibido espontáneamente" (880). El día 20 las críticas a los banqueros oristas se hicieron más fuertes, llegándose a denunciarlos como los elementos que presionaban a los comerciantes para que éstos no pidieran al Gobierno la moneda papel:

"...el comercio está en plena moratoria... los documentos de cartera nada representan... el registrero, el almacenero, el industrial, pide a gritos una solución... Ellos aspiran a que esa solución se descifre por medio de un papel garantido desde que no hay oro... Si esos comerciantes no se presentan al Gobierno para pedirle una moneda fiduciaria, es porque sobre ellos gravita la espada de Damocles del banquero, que le ha concedido espera en sus conformes vencidos, y que se los ejecutará si llega a saber que ese deudor pretende emanciparse de su tutela bancaria...".

Sospecha muy lógica si recordamos los términos del acuerdo que el "alto comercio" y los bancos oristas habían firmado el 17 de julio de 1890 por uno de cuyos artículos los firmantes se comprometan a negar su crédito a quienes no participaran de su orismo "a outrance". Para "El Día" había que acabar con esos "argonautas de nuestra Zabala Street" (*) y la solución era la herejía más perfecta de acuerdo a los cánones ortodoxos del círculo orista:

"1º. Emisión única garantida con efecto cancelatorio por el término de dos años. 2º. Desmonetización previa de la moneda metálica por el mismo término... 3º. Reconocimiento de los derechos de los acreedores actuales a oro después del plazo de esta ley, toda vez que no se quieran acoger a ella. 4º. Darle a la emisión, como máximun, un monto de 15 millones de pesos, y que ella sea prorrateada entre las diversas casas bancarias únicamente en relación a su giro, emisión que se entregará contra la garantía de las carteras bancarias y de otros valores positivos..." (882).

Esto significaba no sólo el triunfo del papel moneda inconvertible sino la moratoria de todas las deudas contraídas a oro por el término de dos años, a no ser que la oligarquía local se conformara con cobrarlas en papel. La emisión de los Bancos particulares vinculada a su giro, daría preferencia a los más liberales por lo que los "templos del orismo" —sobre todo el Comercial— quedarían en la práctica fuera de este privilegio.

Las críticas siguieron arreciando durante todo ese mes y el de diciembre de 1891. La propaganda se hizo más audaz y sus bases sociales más claras:

"Aquí la solución es el papel... El papel porque no hay oro; el papel porque no hay medio circulante; el papel, porque no hay crédito; el papel, porque sólo así podríamos movilizar la masa enorme de valores que guardamos en las cajas; el papel, porque sería una fórmula racional y justa... El país está en plena producción es verdad. Pero esa producción, esa riqueza... se esterilizan porque falta el crédito, porque el capital se retrae. Los posee-

(*) En esa calle y las cercanías se hallaban los principales Bancos montevideanos.

dores del oro no quieren transacciones sino con el oro, porque saben que el oro es de ellos" (883).

Había que defenderse de los "vampiros auriferados" que atacaban a estancieros, agricultores, industriales y a todos los grupos endeudados:

"Los campos de Buschenthal se ofrecen por $ 10 la cuadra y apenas se venden 1.000 cuadras y no falta quién sostenga que no es pichincha. Shylock aconseja a sus clientes que no compren a $ 20 una vara de terreno en la calle 25 de Mayo porque pronto la van a comprar a una libra esterlina. El agricultor tiene miedo de empezar sus cosechas porque no encuentra quien le dé adelantado la quinta parte de su cosecha" (884).

En 1893 "La Razón" ironizó, con la maestría que caracterizaba a su Director Daniel Muñoz, sobre la conducta inconsecuente del "templo del orismo", el Banco Comercial, por haber decidido instalar una sucursal en Buenos Aires, "el templo del papel moneda". En este artículo, detrás de la sonrisa y la burla, el lector advertirá también el acero de la crítica:

"Por conducto de uno de los órganos más caracterizados de la prensa argentina, nos viene la noticia de que el Banco Comercial de esta plaza establecerá en breve una sucursal en Buenos Aires, abriendo así el camino de la emigración en los cofres de la única institución de crédito que tiene carácter nacional, aún cuando en realidad aparece como la más extranjera de todas, si se la juzga por el alejamiento a que se mantiene de lo que concierne a los intereses del país".

"Quiere decir que el templo del orismo se transplanta a campo genuinamente papelista. Casi puede tomarse esto como una apostasía monetaria, y sería del caso tomar un poco a broma a los renegados que emigran a tierra de moros si no fuera que el hecho entraña una gravedad que excluye toda chacota. ¿Es que por acaso superabundan los capitales en el país que haya que ir a colocarlos en el extranjero?... No por cierto...".

"A pesar de todo el mal que hará a nuestro país esa extracción de capitales en estos momentos de anemia monetaria no está del todo mal que el oro haga esa excursión al país del papel. Es como mandar a un salvaje a Europa. Se civilizará, aprenderá a tratar con la gente...!" (885).

Si el Banco Comercial era orista en el Uruguay, la causa radicaba en que él y sus clientes y accionistas poseían casi todo el oro del país. Ello le permitía —junto con su aliado extranjero, el Banco de Londres— dominar los resortes vitales de la nación. En la Argentina, en cambio, en medio de la tradición papelista, se adaptaba y se convertía en ejemplo de lo que Amaro Carve sostuviera en las Cámaras: el capital no tiene fronteras. Y cambia de ideología cada vez que ese cambio le permite aumentar el lucro. En este caso, que exportara el oro fuera de la República era una prueba más del carácter anti-nacional de la oligarquía orista.

* * *

El asalto a la ciudadela orista había fracasado. Pero las líneas de lucha quedaron desde este instante trazadas y cada día más tensas. La lucha poseía un claro contenido social y sólo iba a resolverse cuando un grupo manifestara más poder que el otro. La fundación del Banco Nacional fue el primer hito, el establecimiento del Banco de la República en 1896 fue el segundo, la política crediticia del batllismo, el tercero. En éste, como en tantos otros problemas ya reseñados, el período 1886-1894 se reveló como el gran creador de las opciones fundamentales que la nación tendría que afrontar en el siglo XX.

Sección V

LOS CAMBIOS EN LOS TRANSPORTES Y SU INFLUENCIA EN LA ECONOMIA

INTRODUCCION

En esta quinta Sección analizaremos los cambios ocurridos en el sistema de transportes de nuestro medio rural. El lector advertirá que una idea central se impone de inmediato: la infraestructura vial del Uruguay dependía tanto de sus propias características económicas, como de las presiones del Imperio que regía la economía mundial.

La gran novedad de estos años fue el auge ferrocarrilero. Aunque el ferrocarril funcionaba en la nación desde 1869, recién ahora se extendió lo suficiente para cubrir a casi todo el territorio. Por lo que significó como elemento moderno de transporte en un medio semi-primitivo (velocidad, seguridad, mayor capacidad de carga, etc.), y por unir regiones distantes con la capital, el ferrocarril tuvo una especial importancia en la historia política y económica de la República.

Pero nuestro estudio no es una historia del ferrocarril; lamentablemente, porque tal historia se hace cada día más imperiosa para comprender mejor la inserción de las empresas extranjeras en nuestro siglo XIX y el peso real del Imperio Británico sobre el desarrollo nacional.

Nuestro trabajo es sólo una aproximación al estudio de las relaciones del ferrocarril con el medio rural uruguayo, cuyo proceso modernizador es el centro de la investigación que estamos llevando a cabo.

Por lo tanto, el lector que pretenda encontrar aquí una historia del ferrocarril en sí mismo tropezará con muchas lagunas, la mayoría de las cuales provienen de que esa investigación debiera hacerse tanto en el Uruguay como en Londres, sede de las viejas compañías.

En cambio, creemos haber podido calibrar su influencia sobre la economía rural. Al instalarse en un medio semi-primitivo. el ferrocarril inglés incurrió en una contradicción que la República tuvo que pagar. La estructura económica de nuestra campaña no lo exigió, el novillo criollo todavía se podía manejar perfectamente bien con la "tropa". Fue el comercio de tránsito y las propias necesidades británicas de exportar bienes y capitales los que lo impusieron. Desde ese ángulo *y en estos años,* el auge ferroviario —aunque con el correr del tiempo se reveló útil a la economía rural— fue un hecho impuesto a la campaña.

Hemos podido detectar que en el trazado y la construcción de las primeras grandes líneas el factor determinante no fue la absorción de la producción uruguaya por parte de las empresas británicas. Ella no ofrecía alicientes suficientes para la desmesura original de nuestras vías férreas. El comercio de tránsito tuvo en esto un papel mucho mayor y significativo.

Como elemento de transporte moderno, el ferrocarril pudo haber beneficiado a la economía rural uruguaya. Pero, manejado por compañías extranjeras dependientes del centro imperial de la época, su función fue servir mucho más a Inglaterra que a Uruguay. Aunque no como tradicionalmente se cree: a través de la absorción de nuestras materias primas, sino como productor de altos dividendos que satisfacían su exportación de capitales.

Esta convicción nos anima a proponer la revisión de otra tesis corriente: la de que el Uruguay estuvo inserto en el Imperio *económico* inglés, a través de la clásica "división internacional del trabajo".

Sin negarla por completo, creemos que nuestra dependencia de ese Imperio —sobre todo en el último cuarto del siglo XIX— fue especialmente financiera. Y además de los empréstitos que los gobiernos orientales de la época comenzaron a contratar en la City londinense, ofrecemos el ejemplo del ferrocarril como prueba. Mas que proveedora de alimentos o materias primas que complementaran la economía industrial inglesa, la nación oriental fue proveedora de oro por el pago de empréstitos y dividendos de compañías que explotaban los servicios públicos. El ferrocarril es testigo.

* * *

De la inserción del ferrocarril en la economía rural tratará el grueso de esta sección. Allí se verá cómo esa inserción —lenta y difícil— es la mejor prueba del carácter artificial del auge ferroviario de 1884 a 1892. El medio rural continuó durante todo este tiempo —porque no había cambiado en lo esencial sus estructuras económicas— utilizando medios de transportes tradicionales. Y si el ferrocarril logró desplazar a la diligencia y en muchos casos a la carreta, la "tropa" de novillos no pudo ser vencida.

El ferrocarril —medio de transporte moderno— fue utilizado por el país antiguo sin cambiar un ápice sus características económicas básicas. No sucedió lo que en otras regiones del mundo —Estados Unidos, por ejemplo— donde impulsó el poblamiento y la diversificación de la producción. El ferrocarril británico simplemente usó lo que existía y lo consolidó. La agricultura era imposible en el Norte de la República antes de su arribo; lo siguió siendo luego. La lana se transportaba antes en carretas, ahora en vagones, pero su calidad no había variado. Los novillos criollos, demasiado baratos para pagar la elevada tarifa, seguían recorriendo los caminos-huellas y vadeando los ríos y no se mestizaron. Algo nuevo, empero, había sucedido. El Gobierno pagaba un millón de pesos al año en concepto de garantía a las empresas ferroviarias, y una suma imposible de calcular —dado el estado actual

del conocimiento histórico—, debía sumarse a ésta para abonar los dividendos generosos que las empresas pagaban a sus accionistas en Londres.

Tal vez la contradicción de ver el humo de la locomotora al lado de los novillos chúcaros, se debiera a que el humo provenía de quemar carbón inglés y los novillos fueran propiedad de los grandes terratenientes. Era una doble hipoteca —la de la dependencia. la del latifundio— que pesaba sobre la República.

PARTE I
EL AUGE FERROVIARIO

Capítulo I
La fiebre constructiva y el trazado general de los ferrocarriles (1884-1892)

1 — La fiebre constructiva y su detención

Desde sus inicios en 1869 la expansión del ferrocarril en nuestro país se había realizado cautelosamente. La situación anárquica de la campaña, la suspensión del pago de la deuda externa a Londres, la atracción mayor de la Argentina, son factores que explican su avance parsimonioso.

Pero al entrar en la década del 80 la situación del país había cambiado considerablemente, así como las condicionantes externas del mercado mundial, específicamente Inglaterra, donde el auge del ferrocarril "uruguayo" tuvo su origen.

Hasta el año 1884 las concesiones para la instalación de ferrocarriles en el Uruguay se hicieron en forma aislada, casi diríamos particular y casuística, lo que le daba a las empresas cierta intranquilidad acerca de la estabilidad de sus contratos. Pero en ese año se promulgó la primera ley general de ferrocarriles que estableció las normas por las cuales el Estado se comprometía a respaldar con una garantía segura y elevada (7 %) las futuras líneas que se tendieran.

Esta ley creó un clima muy favorable para la recepción de abundantes propuestas de trazados ferroviarios que en algunos casos se convirtieron en realidad. Además, y es otro factor esencial

para explicar el auge de la construcción ferroviaria en estos años, el país se había pacificado. El Militarismo, que había "limpiado" literalmente la campaña de "matreros" y resguardado la propiedad privada, abrió el camino para la firme instalación de una empresa capitalista por excelencia: la del transporte. Esa misma época había aportado una seguridad adicional, cara a los inversionistas ingleses: reanudó el pago de la deuda externa radicada en la City.

Los inversionistas relacionados con los intereses ferroviarios podían venir ya al Uruguay con tranquilidad. Con el orden asegurado, el respeto hacia la deuda externa puesto de manifiesto con la reanudación de su pago, y con una atractiva garantía del 7 % sobre un elevado capital ficto (más del doble de lo que conseguían los capitalistas ingleses en su propio país: 3 %), esta República se les presentaba como un excelente campo de inversiones donde sus intereses estaban asegurados.

Como se habrá observado, ninguna de las condiciones internas que hemos mencionado tienen relación directa con la economía rural. Es decir, no hemos mencionado ninguna necesidad económica del medio rural como determinante del auge ferroviario que estos años iban a presenciar. Y no lo hemos hecho porque creemos que no la había.

Con la excepción del alto comercio montevideano interesado en el ferrocarril porque así podía afirmar su dominio sobre el tráfico del litoral argentino y Río Grande del Sur, no había en la nación otro grupo económico poderoso ansioso por el establecimiento de líneas férreas. El ferrocarril inglés no respondía a una exigencia imperiosa de la economía rural, esa clase de exigencias que en el análisis histórico surgen como determinantes de un cambio (*). Utilizó lo que existía y ello sólo en parte ya que el ganado criollo se mantuvo todavía por largos años con el sistema tradicional de transporte: "la tropa". En cuanto a diversificar la producción y eliminar la monoproducción ganadera, su función fue nula.

Si de los factores económicos y sociales rurales no nace el auge ferroviario de estos años, es obvio que una explicación más racional del mismo se halla en otro factor que, en el caso de la economía de los países dependientes, también es determinante de su evolución: la presión imperialista británica.

En esta etapa de su desarrollo económico Inglaterra estaba empezando a sentir la fuerte competencia de países nuevos con una industria más joven. Era el caso de Alemania y Estados Unidos. Esa competencia, que comenzó a disputarle mercados hasta ese momento exclusivos, la obligó a extremar las formas de pene-

(*) No podemos decir lo mismo desde un plano cultural pues para los hombres del siglo XIX, incluídos los intelectuales y políticos uruguayos, el ferrocarril era la cúspide máxima del progreso. Deslumbrados por los cambios positivos que había provocado en Europa, creyeron que aquí habría de cumplir la misma función. Otro ejemplo más de la traslación esquemática de los dogmas culturales europeos a nuestra realidad nacional, semejante a la ya mencionada cuando tratamos del deslumbramiento provocado por la maquinaria agrícola.

tración en las economías de los países coloniales y dependientes. Una buena manera de mantener enhiesta su propia economía era desarrollar una política masiva de construcción de ferrocarriles en esos pequeños o grandes países que no los tenían.

En efecto, la construcción de ferrocarriles en el exterior significaba inversión redituable de capitales y además movilización de toda la industria pesada inglesa: la provisión de locomotoras, vagones, rieles, máquinas, instrumentos, repuestos, era una inyección tonificante para una industria que por avejentada se estaba haciendo más cara y menos competitiva. Ello explica la fiebre de construcción de ferrocarriles en Canadá, India, Argentina, Estados Unidos (a través del financiamiento), y también en nuestro país.

Un historiador inglés contemporáneo lo expresa muy claramente: "*Como principal productora de hierro y pionera de la tecnología del riel, Gran Bretaña se había convertido en el principal exportador de hombres y materiales para la construcción mundial* [de ferrocarriles]. *El productor de hierro británico hacía el riel y el material rodante, el constructor británico realizaba frecuentemente la vía, y el inversionista británico prestaba el dinero para construirla. A veces estas funciones se combinaban*". Más adelante replica a los que objetaron la gran exportación de capitales ingleses: "*Muchos críticos a la "exportación" de capitales fallan en percibir cuán profunda e intrincadamente estaba ella relacionada con el proceso de producción en sí mismo. Las industrias de exportación hubieran sido incapaces de encontrar y mantener, y mucho menos expandir, sus mercados sin la buena voluntad de los inversionistas de prestar a clientes extranjeros el capital con el cual compraron sus bienes.* [...] *La construcción de ferrocarriles, de vapores, de cosechadoras trajo al país* [Inglaterra] *las ricas cosechas de cereales* [...] *que fueron factor principal en la elevación de los salarios reales del obrero británico al final de la Inglaterra victoriana. Ella promovió las exportaciones y por lo tanto mejoró el empleo; ella aceleró la corriente de alimentos y materias primas importadas y por lo tanto elevó los niveles de bienestar, salud y confort; ella fue en sí misma la respuesta parcial a la acusación de que Gran Bretaña habría hecho mejor en guardarse el capital para sí misma. En realidad, no existía ninguna otra alternativa en la Inglaterra del siglo XIX, para las empresas públicas o privadas, de crear esa demanda de hierro, acero, material rodante, telégrafos, maquinaria y demás*" (886).

Pero además, esa "exportación" de capitales —que el autor hace muy bien en poner entre comillas— no era tal, en su mayor parte, para el país que prestaba. En efecto, afirma un historiador francés: "*En muchos casos, la exportación de dinero es más aparente que real: para los ferrocarriles por ejemplo, se estima que un quinto solamente de los fondos se invirtió en el país deudor, quedando los otros cuatro quintos en el país acreedor, donde sirven para pagar los rieles, vagones, locomotoras, gastos de transporte, comisiones*" (887).

El Uruguay servía así, junto a otros países latinoamericanos, como un mercado de consumo imprescindible para apuntalar a la

declinante industria pesada inglesa. Por otro lado, como su capacidad para endeudarse y para pagar era buena, los ingleses realizaron un negocio a dos puntas: colocaron capitales que ganaron altos intereses, y al mismo tiempo proveyeron los productos industriales necesarios. Nos prestaban para que les comprásemos.

Admitimos que esta explicación del "auge" ferroviario pueda parecer excesivamente unilateral al adjudicarle casi toda su motivación a factores externos al país. Pero en el curso de esta Parte I daremos las pruebas que nos han llevado a esa conclusión. El ferrocarril —como medio de transporte— pudo haber sido beneficioso para el Uruguay, si lo hubiera manejado el país mismo. No podía serlo, y no lo fue en la medida necesaria por lo menos, si, como ocurrió, lo manejaban otros con intereses distintos a los intereses nacionales. Como la Fábrica Liebig's, el ferrocarril fue una empresa extranjera preocupada fundamentalmente por aprovechar lo existente en la nación, extraer jugosos intereses y enviarlos al exterior, para mayor beneficio de sus accionistas. Actuó como cualquier otra empresa de una economía industrializada en un medio pre-capitalista: se benefició ella mucho más que el país en que se estableció. Y aunque creemos que caben para el caso específico del ferrocarril inglés algunos atenuantes —por cuanto fue un transporte moderno en un medio semi-primitivo— en el fondo, tanto su implantación como su conducta estuvieron dirigidas a satisfacer necesidades del exterior y no del país de su residencia.

* * *

Explicadas las causas, veamos ahora las cifras que demuestran la expansión vertiginosa de las líneas férreas en el Uruguay de este período.

En el año 1884, cuando existían en el país 200 kilómetros de vías férreas (888), se aprobó la Ley de Trazado General de Ferrocarriles donde se establecía la garantía ya mencionada y las condiciones de construcción de las futuras líneas. La expansión se aceleró, y en el año 1888 la línea alcanzó a 628 kms., una holgada triplicación de la cifra anterior (889). "En 1890 el promedio de kilómetros abiertos al tráfico es de 35 mensuales" (890). Y para 1892 la red ferroviaria había llegado a medir 1.571 kms., o sea casi ocho veces más que 8 años antes (891).

Como se ve por la misma rapidez de la expansión, el país habría sido incapaz de financiar tamaño desembolso si hubiera tenido que pagarlo él de inmediato. Semejante desarrollo —más de 1.300 kilómetros en 8 años— sólo podía producirlo una economía industrializada como la inglesa. Primera prueba de que el ferrocarril vino "de afuera" y no estaba dentro de las posibilidades nacionales el llevarlo a la práctica en la forma en que fue realizado.

Un progreso similar, y por causas análogas, experimentó el ferrocarril "argentino". En 1885 había en funcionamiento en la vecina República unas 2.800 millas de riel; en 1889 pasó a 4.783 millas, y en 1891 saltó a 7.270 (892).

Los ingleses habían descubierto una nueva manera de colocar sus capitales y de revitalizar su industria, y la estaban usando al máximo. Cómo haría el ferrocarril para responder a los intereses económicos uruguayos o argentinos, y sobre todo, cómo harían esos Estados para abonar las garantías correspondientes sobre tan elevado kilometraje, no era asunto de ellos... mientras fueran religiosamente pagadas.

* * *

Pero así como el auge ferroviario uruguayo fue originado en el exterior, así también del exterior vino la crisis económica que provocó su brusca detención. La crisis del 90 fue la piedra que detuvo al ferrocarril inglés en expansión. En el Uruguay tuvo las consecuencias económicas y financieras que ya analizáramos. El Estado se encontró en virtual bancarrota y el Presidente Julio Herrera y Obes tuvo que enviar a Londres al Dr. José Ellauri para lograr un acuerdo con los tenedores de nuestra deuda pública y las compañías ferroviarias: el país obtuvo una ventaja considerable al rebajársele el interés de la garantía a las líneas tendidas de 7 % a 3,5 %. Por un lado esa rebaja, por otro lado el pago de su deuda externa que el Uruguay sólo trabajosamente reanudó, sumadas a las considerables pérdidas sufridas por los inversionistas británicos en la Argentina y a la crisis mundial, hicieron que la oferta de capitales ingleses para seguir construyendo ferrocarriles en el Río de la Plata descendiera a cero. En 1893 no presenció el país la construcción de un solo kilómetro de riel.

Tanto las compañías ferroviarias como las financieras inglesas (Baring Bros., por ejemplo), habían calculado mal la "capacidad" de endeudamiento del país. Lo habían atiborrado de deudas y garantías creyendo que su volumen productivo era suficiente para responder por ellas. Pero no previeron que una crisis mundial hiciera bajar el precio de los productos pecuarios, como ocurrió. El país no pudo entonces enfrentar sus obligaciones, y antes que perderlo todo, era bueno resignarse a recibir aunque fuera la mitad de las garantías ferroviarias que había otorgado el Estado Oriental. Así terminó la fiebre de construir ferrocarriles en nuestro país: dependiendo del exterior, como se había originado. Pero la República tenía ahora un nuevo medio de transporte; veamos qué hizo con él, cómo la sirvió.

2 — El trazado ferroviario

En estos años el país contó con dos grandes leyes ferroviarias: las de 1884 y 1888. En ellas se estableció el trazado de las distintas redes y tomó forma el pensamiento del Estado sobre el nuevo medio de transporte.

La primera ley, promulgada el 27 de agosto de 1884 con las firmas del Presidente Máximo Santos y su Ministro de Gobierno Carlos de Castro, establecía los siguientes troncos principales del riel:

"Primero: Ferrocarril Central del Uruguay, desde Montevideo hasta el pueblo de Rivera, pasando por el Durazno, Paso de los Toros sobre el Río Negro, y San Fructuoso [actual Tacuarembó], *con un ramal desde el Paso de los Toros al Salto y un sub-ramal a Paysandú".*

"Segunda: Ferrocarril de Montevideo a la Colonia, pasando por la Barra de Santa Lucía o Paso de Belastiquí, por las Colonias y pueblo del Rosario".

"Tercera: Ferrocarril del Oeste, de 25 de Agosto a Carmelo y Nueva Palmira, pasando por San José, Puntas del Rosario y Puntas de Colla, con un ramal a Mercedes".

"Cuarta: Ferrocarril del Nordeste, de Montevideo a Artigas [actual Río Branco, en el departamento de Cerro Largo], *pasando por San Ramón y Villa de Melo, con un ramal a Treinta y Tres, siendo facultativo a la empresa llevar otro ramal de San Ramón a Minas. Podrá también salir de Canelones, Las Piedras o Pando".*

"Quinta: Ferrocarril Uruguayo del Este, de Montevideo a la Laguna Merín, pasando por Pando, Maldonado, San Carlos y Rocha, con un ramal a Minas entre Pando y Maldonado, siempre que el Ferrocarril del Nordeste no lo llevase a efecto".

"Sexta: Ferrocarril de Salto a Santa Rosa, con un ramal desde la Isla de Cabello a San Eugenio [actual Artigas]" (893).

Lo primero que llama la atención en este plan es que de las seis troncales, cuatro salen directamente de Montevideo, y las otras dos —la tercera y la sexta— se conectan indirectamente a él. Es el famoso trazado radial, o de la mano abierta, con centro en la Capital. Más adelante analizaremos las causas que lo determinaron.

Por la primera troncal se cruzaban los departamentos de Montevideo, Canelones, Florida, Durazno, extremo oeste de Tacuarembó, Rivera, con ramales a Salto y Paysandú (recién se alcanzarán en 1890 y 1892).

Por la segunda, Montevideo, Canelones, San José y Colonia (a esta última se llegará en 1901).

Por la tercera, Canelones, San José, Colonia, con ramal a Mercedes (a la que se llegará en 1902).

Por la cuarta, Montevideo, Canelones, Florida, extremo oeste de Treinta y Tres, y Cerro Largo, con ramal facultativo a Minas (Lavalleja se conectará en 1889, Cerro Largo en 1909 y Treinta y Tres en 1911).

Por la quinta, Montevideo, Canelones, extremo sur de Maldonado y extremo sur de Rocha, (a cuyas ciudades capitales recién se llegará en 1910 y 1917 respectivamente).

Por la sexta, Salto y Artigas (San Eugenio y Santa Rosa).

Quedaban, por lo tanto, sin ferrocarriles los departamentos de Flores y Río Negro y gran parte de las zonas más extensas de So-

riano, Tacuarembó, Durazno, Cerro Largo, Treinta y Tres, Lavalleja y Rocha.

Los espacios vacíos entre las líneas eran muy grandes. Entre el Ferrocarril Central y el Nordeste había cientos de kilómetros de distancia con enormes zonas ganaderas desprovistas del nuevo medio de transporte. Lo mismo sucedía con los riquísimos departamentos de Flores y Río Negro.

Este hecho debe empezar a alertarnos sobre una realidad que explicitaremos más adelante: si el ferrocarril inglés vino a extraer la producción agropecuaria de nuestro país para complementar la producción industrial británica, este trazado no favorecía su objetivo.

Otro hecho que corrobora lo anterior: el ferrocarril que unía a Salto con Artigas evidentemente no estaba destinado a recoger la producción ganadera de ambos departamentos para traerla a Montevideo (especialmente la de Artigas, que era muy pobre). En cambio, si observamos en el mapa que sus terminales, Santa Rosa y San Eugenio, estaban *pegadas* a la frontera con Brasil, estamos obligados a deducir que su objetivo era captar el comercio de tránsito norteño y del litoral argentino para llevarlo al gran emporio comercial que era Salto en esos años.

Con estos dos elementos citados queremos ir fundamentando la siguiente hipótesis: el ferrocarril en el Uruguay no se tendió para recoger la producción rural nacional sino para aprovechar el comercio de tránsito con los países vecinos. Pero esto lo desarrollaremos más adelante. Ahora sólo queremos señalar que esta Ley de Trazado General de Ferrocarriles de 1884 a los pocos años se reveló como insuficiente porque dejaba desprovistas del nuevo medio de transporte a extensas zonas del país. Para superar el inconveniente, el Poder Ejecutivo —luego de extensa deliberación de ambas Cámaras— promulgó el 30 de noviembre de 1888 una nueva ley con las firmas del Presidente Máximo Tajes y su Ministro de Gobierno Julio Herrera y Obes. En lo referente al trazado, además de las líneas aprobadas en 1884, esta ley introdujo las siguientes innovaciones:

"Art. 1º... Primero: ferrocarril de la ciudad del Durazno a Trinidad empalmando en la línea del Central".

"Segundo: ferrocarril a la frontera por el camino de Bagé empalmando en la línea del Nordeste a la altura del Cerro Chato, Puntas del Yí".

"Tercero: ramal de Pando a Minas en la línea del F. C. del Nordeste que va de Montevideo a Artigas pasando por Pando, San Ramón y Villa de Melo con ramal a Treinta y Tres".

"Art. 2º — En el caso que las líneas de Montevideo a la Colonia y la prosecución de la del Oeste hasta Carmelo y Nueva Palmira sean construidas por cuenta del Estado, su trazado será el siguiente:

"Línea central de Montevideo a Mercedes e Independencia pasando por el Rosario Oriental siguiendo la cuchilla entre Colla y Rosario hasta su bifurcación en la cuchilla Grande y ésta hasta Mercedes, con tres ramales: uno del pueblo del Rosario a la ciudad de la Colonia, otro de las puntas del Perdido a Carmelo y Palmira

y otro a Dolores por la cuchilla que divide aguas a San Salvador". (894).

Por este plan se conectaban:

1º: Durazno a Trinidad (Flores);
2º: Cerro Largo, Tacuarembó y Rivera;
3º: Canelones, Minas (Lavalleja).
4º: Montevideo, Colonia, Soriano y Río Negro.

Era un avance considerable, por lo menos en el papel, en la extensión de la vía férrea.

Lo más destacable de la ley era la planeación de un ferrocarril intermedio entre las líneas del Central y del Nordeste que cruzaría los departamentos de Durazno, Tacuarembó y Rivera, conectándose con la frontera brasileña y terminando indirectamente en Montevideo (con lo que otra vez se obtenía la satisfacción del deseo de captar el comercio de tránsito del Río Grande vecino); y la línea a Mercedes e Independencia (actual Fray Bentos) que comunicaría el litoral uruguayo (y tambi.n el argentino) con la Capital (otra vez la búsqueda del comercio limítrofe).

Sólo dos excepciones registró el período en cuanto a la concentración de las vías férreas en Montevideo. Una fue el ferrocarril del puerto del Sauce que comunicaba a éste con Rosario; autorizado el 11 de julio de 1888, fue construido en 1892. Y el otro fue el proyectado y concedido, aunque no construido, "Ferrocarril Interior del Uruguay", de Colonia a Bagé, de claro trazado transversal. Es interesante que analicemos la concesión a este último porque el peticionante —Cipriano Herrera a nombre de la firma Castro, Petty y Cía.— puso de relieve alguno de los defectos más notables de las líneas en los planos de 1884 y 1888: el trazado radial, que dejaba enormes zonas sin transporte.

Expresaba en su nota elevada a las Cámaras Legislativas: *"...habiendo mis representados estudiado detenidamente el trazado general de los ferrocarriles de la República, [...] se han apercibido de que los cinco troncos principales en él proyectados, convergen uniformemente al puerto de Montevideo, y que en virtud de esa circunstancia a medida que estas líneas se alejan de dicho puerto, divergen extraordinariamente y dejan privado de los beneficios incalculables del camino de hierro, a la casi totalidad del territorio de los departamentos situados en el centro de la República...".*

"Esta preferencia exclusiva del puerto de Montevideo para cabeza de todos nuestros principales troncos de ferrocarriles, existiendo en nuestras costas otros en iguales condiciones de profundidad, abrigo y fácil desembarque, es el resultado de la tendencia excesivamente centralista que ha influenciado casi siempre a nuestros Poderes públicos, con grave detrimento del progreso de nuestros departamentos del Interior [...]".

"...parece indiscutible que hay verdadero interés nacional en aumentar el número de nuestros puertos de importación y exportación directa, siguiendo con ello el ejemplo previsor de muchas naciones cultas y adelantadas [...]".

"En estas condiciones se halla el importante puerto de la Colonia [...]".

"Procurando utilizar las inmejorables condiciones del mencionado puerto [...], y solucionar al mismo tiempo el problema de la facilidad de los departamentos de Colonia, Flores, Durazno, Tacuarembó y Rivera, mis representados han proyectado una vía férrea que partiendo de dicho puerto, recorra estos departamentos, pasando por los pueblos de Trinidad y Durazno en dirección a la frontera y Camino de Bagé. Esta línea que han denominado mis mandantes "Ferrocarril Interior del Uruguay" y cuya dirección tomada en conjunto viene a ser transversal a la de los troncos principales que figuran en el trazado general [...] complementa, a su juicio, la red de ferrocarriles [...] y satisface a la vez las exigencias de tan importante zona del país, privada hasta la fecha de los beneficios de una vía férrea" (895).

La empresa destacó con habilidad las ventajas de un ferrocarril como el proyectado, y el Consejo General de Obras Públicas, a cuyo informe pasó la propuesta, la apoyó: *"Una vía férrea transversal que cortase todas o la mayor parte de las que arrancan de Montevideo, proporcionaría [...] la posibilidad de establecer, además de una comunicación prevista ya por el trazado general, algo cómoda y rápida entre los centros de población interiores y Montevideo, otra entre estos mismos y varios puntos inmediatos a vías fluviales y marítimas".* Señalaba así la conveniencia de dar salida por otros puertos que no fueran el de Montevideo a la producción agrícola y pecuaria del interior del país. Además, *"...la Colonia es el puerto y punto de la República más próximo a la capital de la Argentina así como a La Plata; y estas circunstancias lo favorecen para que siempre sea el punto obligado del tránsito entre esta república y las fronteras del Brasil con la Provincia de Buenos Aires"*, con lo que estaba buscando el codiciado comercio de tránsito.

Y un motivo más, que podía provocar satisfacción a los estancieros: *"...la apertura, en la Colonia, de un mercado para el transporte a la Provincia de Buenos Aires del ganado en pie, así como de la conducción rápida, posible entonces, de las caponadas que se destinan a la faena de carne congelada; faena que se suspendió debido a las dificultades experimentadas por la empresa en el abastecimiento de animales"* (896).

El proyecto fue aprobado por las Cámaras. El Presidente Tajes y su Ministro Julio Herrera y Obes lo promulgaron el 6 de setiembre de 1889 (897). Sin embargo, este ferrocarril nunca se construyó; las dificultades financieras del Estado por la crisis del 90 cobraron otra víctima: fue imposible garantizarle el interés acordado y la propia compañía no se arriesgó, en momento tan difícil, a emprender las obras. Además, y era una pregunta que ya comenzaban a hacerse las empresas en funcionamiento: ¿la sola producción uruguaya bastaba para garantizar ganancias a tan ambiciosos trazados?

De todo lo expuesto en este parágrafo surge con claridad que,

desde el punto de vista exclusivamente nacional, la red ferroviaria que las leyes de 1884 y 1888 trazaron, fue muy extensa.

Claro que estos eran los proyectos. La realidad se concretó más lentamente. Habiéndose unido la red del Midland y del Nordeste con la del Central en 1890, al año siguiente Montevideo se ponía en comunicación directa con la ciudad de Artigas y en 1892 con la de Rivera. En cambio extensas zonas de la República no recibieron por estos años la línea férrea: los departamentos de Flores, Soriano, Río Negro, Cerro Largo, Treinta y Tres y Rocha y gran parte de Tacuarembó, Durazno y Lavalleja (*).

Pero el rasgo que nada pudo modificar fue la concentración de las líneas en Montevideo. Podemos analizar ya las causas que determinaron tal situación.

3 — Causas del trazado radial: atracción del comercio de tránsito

En 1872 el Gobierno nombró una comisión de ingenieros encargada de estudiar el trazado de las principales troncales ferroviarias del país. Estaba integrada por Antonio Montero, Carlos Honoré, Carlos Olascoaga, Emilio Dupré, Eugenio Penot y Juan Alberto Capurro. Sobre la base de ese estudio, este último proyectó la ley de trazado general en el año 1884.

Todas las líneas, como hemos visto, coincidían en Montevideo, y para la época, las razones de que ello sucediera fueron claras. Montevideo era la capital de la República, sede, por tanto, de las autoridades nacionales que procuraron que este medio de transporte sirviera también en su obra de afianzar la autoridad del Estado sobre todo el país. Además, era el puerto por excelencia, que comunicaba con el Océano y Europa, lugar natural de salida de toda nuestra producción rural. Por ambas circunstancias era el mayor mercado de consumo del país y la ciudad más poblada, a la que afluían tanto las cosechas de cereales como los mejores novillos enviados al abasto. Todas estas circunstancias políticas, económicas y geográficas, que son obvias, fueron de peso decisivo para concentrar en la capital las líneas férreas proyectadas.

Pero según surge de los documentos, el argumento de más peso fue de naturaleza comercial: se buscó atraer el comercio de tránsito de las provincias extranjeras vecinas y concentrarlo en nuestro gran puerto.

A pesar de que muchos legisladores declamaron en Cámara una y otra vez sobre el progreso que el ferrocarril traería a nuestro campo, el desarrollo de su agricultura, el avance de la colonización, la mejora de la ganadería, siempre terminaban en el

(*) Estos datos fueron extraídos de los excelentes mapas publicados por el Departamento de Historia de la Arquitectura Nacional de la Facultad de Arquitectura. Fascículo 2, 1963.

argumento que, por lo repetido, demuestra ser el decisivo: aprovechar la posición del país y de Montevideo para concentrar en ellos las mercaderías que el litoral argentino y Río Grande del Sur necesitaban o exportaban.

Lo dijo en el Senado el propio autor de la ley de 1884, Juan Alberto Capurro: *"Todo el interior de la República, los departamentos más fértiles, están hoy privados del progreso* [...] *porque carecen simplemente de vías de comunicación* [...]. *Tenemos además al norte una gran provincia que está progresando mucho; la provincia de Río Grande. Es necesario llegar a ella a todo trance con nuestros ferrocarriles. Es preciso que nuestros puertos sean un día los de aquella provincia* [...]. *Ese gran comercio de tránsito constituye la vida de muchos puertos de Europa como Génova, Marsella, Trieste, etc., etc., que los ferrocarriles ayudan y que las grandes naciones del interior adoptan como puertos de entradas y salidas* [...] *Montevideo, señor Presidente, se encuentra en las mismas condiciones respecto a las naciones limítrofes que el puerto de Génova, Trieste, Marsella, etc.* [...] *Este puerto que por su naturaleza ha sido trazado de un modo admirable e indudablemente tiene que mejorarse. Por ahora no hay gran posibilidad de esto, sin embargo una vez construidos los ferrocarriles, por la misma fuerza de las cosas, tendrá que hacerse el puerto porque lo va a reclamar el movimiento comercial de tránsito que los ferrocarriles van a imprimir"* (898).

La conexión, que ya sugerimos, entre el trazado de los ferrocarriles y las conveniencias económicas del alto comercio montevideano, se puso en evidencia en las palabras pronunciadas por el mismo legislador:

"Me consta que todos los días transitan por este puerto [Montevideo] *para Río Grande infinidad de artículos que vienen de Europa y que el comercio de Montevideo se felicita muy mucho de que este puerto haya sido escogido para este movimiento comercial. Porque aquí se establecen las casas introductoras para la Provincia de Río Grande; aquí se hacen los giros para Europa; aquí se verifica un gran movimiento comercial; aquí vienen los grandes vapores a depositar todas las mercancias para aquellas Provincias —siendo éste, por decirlo así, el puerto de la Provincia de Río Grande. Es este el gran resultado que debemos tener en vista, y al que responden precisamente nuestras líneas de ferrocarriles para las fronteras"* (899).

Cuando la Comisión de Hacienda del Senado tuvo que informar sobre el proyecto de Juan Alberto Capurro que habría de convertirse en ley en 1884, recorrió los mismos lugares comunes que ya se habían hecho tradicionales cada vez que se hacía referencia a la importancia del ferrocarril. Dijo por ejemplo: *"...al estudiar la red general de ferrocarriles han tenido en vista los fines principales a que deben responder estas obras: desarrollo de las fuerzas económicas del país, progreso de la riqueza pública y defensa nacional. Y en efecto, por el trazado confeccionado por la Comisión, estarán servidos perfectamente todos los puertos del Litoral, del Río de la Plata y del Atlántico..."*. Pero inmediata-

mente se extendió en lo que consideró el verdadero fin principal del ferrocarril, analizando al efecto las líneas proyectadas una por una: "*El de Higueritas, después de recorrer una de las zonas más cultivadas del departamento de la Colonia, tiende a hacer participar a la Capital del tránsito y del comercio de la Provincia de Buenos Aires por medio de su ramal a la Colonia, del comercio del Uruguay y Río Negro por el ramal a Mercedes, y por fin, del que se verifica en el mismo río Paraná por desembocar frente a aquella población una de las bocas principales y navegables del gran río* [...]. *El Ferrocarril Central del Uruguay y el que pasará por San Ramón y Melo, recorriendo toda la República en su parte Central, tendrá indudablemente una inmensa importancia, porque influirán poderosamente al desarrollo de la producción agrícola e industrial* [...] *promoviendo el establecimiento de colonias por todo su largo trayecto y de la formación de algunos pueblos en la frontera* [...]. *Ambos nos pondrán también en comunicación directa con la provincia de Río Grande, cuyo comercio con esta Capital es cada vez más activo. El día en que puedan empalmarse estos dos troncos con los ferrocarriles riograndenses* [...] *Montevideo adquirirá una importancia comercial incalculable por hallarse Río Grande privado de un puerto conveniente sobre el Océano* [...] *nunca perderemos el comercio de tránsito del centro y del oeste de aquella Provincia. A esta última parte proveerá dentro de breve tiempo el Ferrocarril del Salto a Santa Rosa* [...]. *El Ferrocarril Uruguayo del Este tiene por objeto además de la explotación de la región que debe recorrer, el ponernos en comunicación con Maldonado, el mejor puerto de la República sobre el Océano y la laguna Merín, cuya navegación desgraciadamente no nos pertenece, pero cuyo comercio podremos aprovechar estableciendo un punto de depósito en la barra de algunos de nuestros ríos, como por ejemplo el San Luis o el San Miguel, Maldonado adquirirá entonces la importancia que le corresponde para el comercio de tránsito con el Brasil...*" (900).

Creemos que la transcripción habrá servido para demostrar cómo en la mente de la Comisión, la idea que primaba era la captación del comercio de las regiones limítrofes. Muchos otros documentos contemporáneos corroboran esta inclinación. Y en el importante "Estudio sobre los ferrocarriles sudamericanos", de Juan José Castro, se resume muy bien esa política:

"*...no existe una sola línea entre las construidas y proyectadas que no tenga gran importancia internacional, lo que determinará en el futuro que el Puerto de Montevideo, donde convergerán millares de kilómetros de vías férreas* [...] *robustezca y ensanche la superioridad que sobre los demás puertos del Plata le ha dado siempre su situación privilegiada y sus ventajas naturales*" (901). Tenemos la impresión de encontrarnos frente a un nuevo episodio de la vieja lucha de puertos entre Buenos Aires y Montevideo; y algo de eso pudo haber ocurrido porque no hay que olvidar que es por estos años (1883) que se empieza a proyectar la construcción del puerto de Montevideo. Fracasado por

el negociado en que Máximo Santos lo convirtió, era el complemento natural de las vías férreas que se proyectaban.

Parece demasiado estrecha la coincidencia entre el trazado de ferrocarriles y las conveniencias del alto comercio montevideano como para no sospechar la existencia de una fuerte presión de este último sobre los proyectistas.

Como ya lo hemos demostrado, el alto comercio tenía un papel decisivo en la vida económico-financiera nacional; sus medios de presión sobre el Estado eran múltiples (empréstitos, Bolsa), y sus relaciones con la City londinense, estrechas. Ahora bien, de esta última era que vendrían los capitales y las empresas ferroviarias a nuestro país. Y lógicamente estarían interesadas en aprovechar de un comercio que sus colegas extranjeros en Montevideo informaban que era tan fructífero.

Tanto el alto comercio como las empresas ferroviarias inglesas se aliaron en su presión sobre los proyectistas para que todas las líneas alcanzaran la frontera. Al primero, esto lo respaldaba en su intento de captación del tráfico limítrofe, y a las segundas, les aseguraba un futuro muy rentable.

Todo ello colocó a ambos grupos de intereses (nótese que ambos o eran o dependían del extranjero), en posición inmejorable para convencer a los hombres de gobierno de que con el trazado radial el país se beneficiaría, cuando en realidad habrían de beneficiarse ellos en primer lugar.

Otro elemento que actuó en su favor, y que analizaremos en el siguiente parágrafo, es que la clase dirigente del Estado tenía interés en llegar con el ferrocarril a la frontera por diversas razones estratégicas. Se conjugaron así dos tipos de objetivos distintos para consolidar el plan ferroviario aprobado.

Pero, si el alto comercio montevideano y las empresas inglesas vieron en el ferrocarril el medio de afirmar su dominio económico sobre el hinterland platense, sus cálculos fallaron porque los estados vecinos estaban iniciando una política propia, procurando nacionalizar sus fronteras y su comercio. Esto ya lo hemos tratado al analizar la decadencia del alto comercio montevideano, pero no está demás recordar que por estos años Buenos Aires puso en funcionamiento su moderno puerto, que nacieron los ferrocarriles entrerrianos que desviaron el tráfico del litoral argentino hacia el interior de su país, que también en el Brasil la preocupación por nacionalizar la economía condujo a la construcción de ferrocarriles y puertos propios. Todos elementos que desposeyeron a "nuestros" comerciantes del tan pingüe negocio del comercio de tránsito. Pero ello ocurriría con los años; si a largo plazo ese grupo estaba condenado —por lo menos en lo que a usufructuar del comercio de tránsito se refiere—, por ahora no lo sabía.

Por su parte las empresas ferroviarias se vieron extraordinariamente favorecidas —al menos durante los primeros años— por este trazado radial. ¿Qué mejor perspectiva para una compañía ávida de ganancias, que asegurarse un tráfico lucrativo? Eso era el transporte de las mercaderías importadas y exportadas de una vasta región que comprendía la cuenca platense y sus ríos subsi-

diarios (Paraguay, Paraná, Uruguay) y además la provincia brasileña del Río Grande.

La producción nacional no era tan considerable como para atraer tamaña inversión en redes ferroviarias como las que los ingleses instalaron. Pero en cambio, el tráfico que abastecía al hinterland platense tenía un desarrollo tan considerable que esa inversión podía esperar serenamente altos dividendos.

Para el ferrocarril jugó otra vez, como en los viejos tiempos del federalismo artiguista, el factor geográfico que colocaba al país oriental en la desembocadura de la producción platense y a su puerto, Montevideo, como la llave de entrada y salida al Océano y a Europa. Esa ventaja fue la que vino a aprovechar, en nuestro territorio, el ferrocarril inglés. Esa, y subsidiariamente, la del transporte de la producción rural uruguaya.

Por eso es que no compartimos la opinión —fruto de trasladar un esquema interpretativo útil en la historia argentina pero no en la nuestra— que sostiene que el ferrocarril se tendió en abanico para recoger sobre todo la producción agropecuaria uruguaya, complementaria de la industrial británica. El trazado radial dejó fuera de su alcance extensísimas zonas de la campaña y a algunos de sus departamentos más productivos. Si su objetivo hubiera sido absorber nuestra producción rural, ¿por qué abandonar zonas de ganadería tan abundante como Soriano, Río Negro o Tacuarembó?

Por otra parte, ¿cuánto exportábamos a Inglaterra en estos años estudiados? ¿Eramos tan importantes abastecedores de sus necesidades en lanas, cueros, trigo y carne, artículos que su economía industrializada requería? No, por supuesto. En este período —como ya lo hemos visto— sólo del 22 al 12 % de nuestras exportaciones fue a ese país, y el porcentaje continuó descendiendo. Le enviamos casi todo el extracto de carne producido, es cierto, pero su valor comercial dentro del total de nuestra exportación era muy escaso. Le enviamos del 45 al 25 % de nuestros cueros vacunos salados, y el porcentaje también continuó en descenso. Le enviamos del 14 al 5 % de nuestra lana, y buena parte de las gorduras vacunas. Es decir, que lo que absorbía de nuestra producción era extracto de carne y gorduras, ambos productos secundarios para nuestro país y para la propia Inglaterra. Ninguno de ellos puede justificar la instalación de líneas férreas que recorrieron todo el territorio y costaron millones de pesos.

El objetivo principal del ferrocarril británico no era la absorción de la producción rural nacional y por lo tanto, el trazado radial no obedeció a ese fin.

El ferrocarril se abrió en abanico para buscar nuestras fronteras, levantar en ellas la producción que habría de embarcar en nuestro puerto y llevar a ellas los artículos industriales y suntuarios que Europa enviaba al hinterland platense. En el aprovechamiento de ese denso comercio (que había enriquecido al alto comercio extranjero de Montevideo), estaba el tráfico lucrativo que iba a satisfacer la sed de ganancias de una empresa capitalista como el ferrocarril.

Por lo tanto, debemos concluir que al ferrocarril inglés en el Uruguay no lo atrajo un interés económico (desarrollo de la producción agropecuaria complementaria de la inglesa), sino un interés financiero: obtener una elevada retribución en dinero a sus inversiones por tareas de transporte (*).

Hay otra prueba confirmativa de esta tesis: si Inglaterra hubiera necesitado la producción agropecuaria uruguaya, el ferrocarril habría bajado las tarifas para incrementar la agricultura y desarrollar la ganadería. No lo hizo. Por el contrario, el ferrocarril consolidó la economía existente, no la modificó. Y fue porque buscaba altos dividendos, y no trigo o lana.

Este hecho tiene consecuencias de diverso orden que analizaremos a lo largo de esta Parte I. Ahora sólo nos interesa limitarnos a destacar el factor más importante de este parágrafo: el trazado radial de las líneas férreas se llevó a cabo buscando el comercio de tránsito limítrofe y no respondió ni a las necesidades de nuestra economía rural ni a los intentos de absorberla por parte de Inglaterra.

4 — Causas del trazado radial: razones estratégico-políticas

Ya adelantamos que el gobierno uruguayo tenía también razones para llevar el ferrocarril a la frontera. Fueron de distinto orden que las del alto comercio montevideano y las empresas ferroviarias inglesas, pero servían a todos tan notablemente que estos intereses conjugados concretaron armoniosamente el trazado radial.

Esas razones resultan de fácil comprensión, sobre todo pensando en la realidad político-militar de la época.

La primera fue la defensa de nuestras fronteras y costas frente a un posible ataque de países vecinos. La segunda fue la consolidación del poder del Estado en la campaña y la salvaguardia de la ciudad capital, sede del Gobierno.

(*) Por lo demás, creer que las empresas ferroviarias británicas se regían por criterios que sólo un imperialismo "planificado" podía imponer, es absurdo suponerlo en el siglo XIX. Las empresas favorecían a sus inversores antes que a nadie. Si el interés económico de la Gran Bretaña se aliaba al interés de esos inversores privados —buscando atraer la producción de materias primas hacia el gran centro industrial inglés— doble ventaja para el Imperio, éste ganaba en cuanto vendía bienes y servicios ferroviarios y a la vez alimentaba a su industria. Pero si la empresa británica —que no estaba regida por ninguna directiva emanada del Gobierno inglés sino por las normas del capitalismo libre-empresista— conducía hasta un Puerto las materias primas que luego otras naciones compraban, no por ello los ingleses dejaban de financiar esas líneas férreas.
Repetimos: en el siglo XIX la economía liberal británica no practica un imperialismo "planificado", dejando de trazar líneas férreas cuando éstas no conducían los productos a la madre patria. El caso del Uruguay es una prueba. El ferrocarril "inglés" servía a un comercio de exportación e importación que vendía y se abastecía —sobre todo en el último cuarto del siglo XIX, justamente cuando se trazan los grandes troncos férreos— más en Francia, Bélgica, Alemania o los Estados Unidos, que en Bran Grantaña. De cualquier manera, el inversionista igual obtenía dividendos y la industria pesada inglesa colocaba sus rieles, vagones y locomotoras.

Creemos que la primera razón no necesita de mayores explicaciones, aunque sí de la prueba documental que luego presentaremos. La segunda se inscribía dentro de lo que había sido la política de poder del Estado en esos años. Desde que el Militarismo consolidó la dominación del Gobierno Central sobre el interior antes anarquizado del país, todos los elementos técnicos que el progreso puso al alcance de sus manos fueron utilizados. Ya hemos hecho su reseña en el tomo anterior: armas nuevas, telégrafos, ferrocarriles, fueron los medios de dominar las revoluciones, de someter al gaucho e implantar el orden tan necesario al estadio capitalista de evolución económica al que el país estaba llegando de una manera bastante original y frustrada, en verdad.

Ambas necesidades, mencionadas anteriormente, influyeron en el trazado radial de nuestros ferrocarriles y su concentración en la capital.

Veamos qué pensaron los políticos de la época sobre la primera. Cuando la Comisión de Hacienda del Senado informó sobre el proyecto ferroviario de Juan Alberto Capurro, entre las múltiples referencias al comercio de tránsito deslizó una frase que demostraba la existencia de otra preocupación: *"Para que la red de ferrocarriles respondiera también a una idea estratégica, establece el proyecto una perfecta uniformidad de trocha [...] y además pone en comunicación con la Capital los principales pueblos de la República y especialmente los del litoral y frontera del Brasil"* (902).

Esa preocupación fue recogida por el senador Francisco Antonino Vidal, para quien el problema era de tal importancia que pidió la presencia en Sala, al tiempo que se discutiera el proyecto referido, del Ministro de Guerra Máximo Tajes porque: *"...no sólo se debe considerar el trazado de los ferrocarriles bajo el punto de vista comercial y económico sino que con mucha atención es necesario considerarlo bajo el punto de vista estratégico militar..."* (903).

Efectivamente dos días después, el 14 de mayo de 1884, el Ministro de Guerra concurrió a Sala. Habiéndose aprobado en general el proyecto del senador Capurro, la discusión se centró en una modificación propuesta por el Poder Ejecutivo: la introducción de una línea que ligara directamente Montevideo con Colonia. Si bien el Ministro de Gobierno Carlos de Castro argumentó destacando la importancia comercial de esta innovación, el que logró convencer al Senado para aprobarla fue el Gral. Máximo Tajes, quien expresó:

"Ha de pasar mucho tiempo, señor Presidente, sin que nosotros podamos contar con elementos suficientes para contrarrestar el enemigo en el caso desgraciado de una guerra nacional. No contando con esos elementos, el Poder Ejecutivo cree que los ferrocarriles estratégicos son de una gran importancia para nosotros. Mañana, en un caso de guerra, se encontraría la Capital de la República sitiada, nuestras costas todas serían tomadas por el enemigo que contase con más elementos marítimos que nosotros. Ahí está la verdadera importancia de nuestros ferrocarriles estratégicos.

Tendríamos entonces el medio de poder llevar nuestras fuerzas de un punto a otro de la República con prontitud, acudir al punto que estuviese amenazado con seguridad. [...] El Poder Ejecutivo cree que el ferrocarril de Montevideo a la Colonia tiene una importancia estratégica inmensa, y por esto es que lo apoya decididamente. Nosotros, el día que nos encontrásemos con el enemigo al frente, siendo nuestras costas como son, abiertas, no contando con un poder marítimo, como no contamos, estaríamos expuestos, sino tuviéramos los ferrocarriles estratégicos, a que nuestras ciudades y pueblos perecieran por falta de recursos. Teniendo los ferrocarriles estratégicos no, porque llevaremos por tierra lo que no podamos llevar por mar".

Tal opinión fue apoyada calurosamente por el senador Vidal, en cuyas palabras se advertía otra preocupación: defender la capital de una convulsión rural. Al efecto relató una anécdota que no por graciosa dejó de revelar la vulnerabilidad de Montevideo frente a un ataque revolucionario:

"Considero muy importante ese trayecto de ferrocarril directo de la Capital a la Colonia, sobre todo bajo el punto de vista estratégico [...]. Efectivamente, comunicando San José con la Colonia, un desembarque en la Colonia nos puede hacer tocar diana al día siguiente, en la calle del 25 de Agosto. Se dirá que es imposible, que en la capital lo sabríamos. Pero puede no suceder así, podríamos no saberlo, porque ya hemos visto en la revolución de la campaña del General Aparicio, que el enemigo se vino hasta la inmediación de la Capital y nadie sabía que allí estaba. Justamente está presente en esta sesión el honorable senador don Pedro Carve que se encontró con el enemigo a pocas leguas de la Capital, saliendo de paseo con algunos amigos y tuvo que ponerse en precipitada fuga hacia el pueblo de Las Piedras. El enemigo toma la cabecera principal en Santa Lucía y la Capital queda aislada y cortada sin poder mandar ni recibir recursos. Con dos ferrocarriles, teniendo tomada la cabecera militar de Santa Lucía, de la Capital pueden salir fuerzas y amenazar al enemigo por un flanco, lo que le impediría adelantar sobre la Capital, o tomarle la retaguardia, lo que llaman los militares un movimiento envolvente".

El proyecto se siguió considerando y al tratarse del ferrocarril que iría a Bagé, el senador Capurro manifestó que era indiferente que partiera de Montevideo, o de Canelones, Las Piedras o Pando. Nuevamente se alzó la voz del senador Vidal, esta vez para oponerse a la modificación: *"No estoy conforme con la modificación. Lo votaré saliendo de Montevideo: condición expresa que salga de Montevideo, porque es antipatriótico lo que propone y tenemos que velar mucho por la seguridad del Estado y la defensa nacional. Tomando Canelones o tomando Pando, cabeceras militares, queda sitiada la Capital. Que arranque de Montevideo [...] Que cueste más o menos, poco importa. No debemos mirar gastos, desde que se trata del porvenir y de la seguridad de la Nación"* (904).

Por todo lo transcripto parece claro que los legisladores fueron guiados también por consideraciones de índole estratégica y

política en el trazado general de ferrocarriles. Es que no estaba tan lejos la época de la anarquía revolucionaria y el recuerdo de la debilidad del Estado para afrontarla, como para menospreciar la ventaja que el ferrocarril podía brindarle. Por otro lado, y esto debía ser claro para nuestro Ejército, la moderna vía férrea prusiana fue tendida tanto por razones económicas como militares, y había demostrado su utilidad en el transporte rápido de tropas en el no tan lejano enfrentamiento bélico con Francia (años 1870-71).

Que estas ideas estaban en el ambiente político y tuvieron su influencia, lo demuestra el hecho de que fueron recogidas por el entonces estudiante de derecho, Carlos García Acevedo:

"La acción del gobierno central se ve robustecida y extendida [por el ferrocarril]: *los funcionarios públicos están vigilados más de cerca y sus actos controlados desde la capital, que forma, por decirlo así, el gran sensorio del sistema nervioso del país impartiendo órdenes y recibiendo impresiones de todas partes. Digamos que este robustecimiento de la autoridad central ha ejercido una saludable influencia en la pacificación de la campaña, sujeta, en otro tiempo, a convulsiones partidistas a mano armada. El ferrocarril ha permitido al Gobierno concentrar o movilizar rápidamente sus tropas en un momento dado, sin los inconvenientes y demoras con que se tropezaba en otro tiempo, y si no han muerto las revoluciones en campaña, cuando menos las ha dificultado enormemente con beneficio positivo para el país"* (905).

Y era cierto, a medida que el Estado se tecnificó —y el ferrocarril constituyó un gran paso en ese sentido— las revoluciones se hacían más difíciles y sobre todo, más impotentes para triunfar. La movilización de tropas por ferrocarril que José Batlle y Ordóñez realizó durante la revolución de Aparicio Saravia en 1904, dió la razón a los que así pensaron en 1884.

* * *

En resumen, vemos dos causas para explicar el trazado radial de los ferrocarriles en nuestro país. La primera, fundamental, porque es la que provocó la enorme expansión de líneas en este período: servir el comercio de tránsito. La segunda: fortalecer la autoridad del Gobierno Central, importante porque logró para ese tipo de trazado el apoyo del Estado, interesado en aprovechar las ventajas estratégico-políticas que otorgaba para su poderío y protección de las fronteras nacionales.

Pero ninguna de las dos tiene relación directa con los sectores básicos de la economía rural. Ninguna tendió a impulsar la agricultura, o promover la ganadería, o alentar la colonización agropecuaria. Es cierto que se puede argumentar válidamente que al conectar el interior con el puerto exportador, el ferrocarril —considerado exclusivamente como medio de transporte y no como empresa extranjera— le estaba prestando ya un gran servicio a la economía nacional. Pero en este sentido, lo único que hizo fue acelerar el arribo de nuestros ganados a los saladeros (y no siem-

pre, ni en las mejores condiciones, como veremos). Si la base de nuestra riqueza económica era la ganadería, el país contaba con la ventaja de que ese ganado era también capaz de transportarse por sí mismo (el único fruto de cuatro patas, al decir de Sarmiento), y por lo tanto, el ferrocarril no le era imprescindible. Más utilidad demostró para el transporte de lana y cereales. Pero estas producciones —en especial los cereales— eran secundarias frente a la gravitación decisiva de la ganadería bovina criolla.

Compréndase que no intentamos desvalorizar el ferrocarril como elemento de progreso. Pero sí deseamos calibrar justamente cuáles fueron las ventajas reales que aportó a un país ganadero, hasta qué punto fue demandado por éste, y hasta dónde sirvió los intereses nacionales. Las páginas que siguen son la expresión de este esfuerzo de comprensión.

Capítulo II
El Estado Uruguayo y las empresas británicas

1 — Privilegios al capital ferroviario inglés

El primer ferrocarril del país fue instalado por capitalistas uruguayos en 1869. Pero tan costosa, poco redituable y difícil de manejar en lo técnico se demostró la empresa que, a los pocos años, en 1872, la mayoría de las acciones se hallaban en manos británicas y en 1876 fue transferida a otra por completo inglesa.

Este episodio reforzó la tradicional timidez y la ausencia de espíritu de empresa en los uruguayos de fortuna, que prefirieron resguardarla en los cofres fuertes de los bancos o en las hipotecas lucrativas y seguras sobre campos y casas.

También era dudoso que el Estado tuviera capacidad financiera suficiente como para emprender por su cuenta una empresa de tal magnitud *y en breve tiempo*. Antes y después de 1890, sus recursos estaban muy disminuidos ante el enorme peso de la deuda pública. Por lo demás, antes de 1888, la teoría predominante era hostil al intervencionismo estatal. Y cuando en esa fecha la situación legal cambie y la teoría jurídica admita esa ampliación de las funciones estatales, la crisis hará sentir todo su peso impidiendo la construcción de ferrocarriles por cuenta de la nación.

Por lo tanto, para la mayoría de los contemporáneos deslumbrados ante el progreso potencial que podría traer el nuevo medio de transporte, sólo hubo una solución: ferrocarril era igual a capital inglés. Y el otro corolario que las empresas extranjeras se encargaban de fomentar: para que el ferrocarril existiera en este país "nuevo y todavía inseguro" había que atraer al capital mediante privilegios y concesiones. De allí la idea —que no era original— de proporcionar una garantía del Estado a los capitales invertidos.

En un país "nuevo" —como se decía en la época— o subdesarrollado, como decimos hoy nosotros, el Estado liberal que no intervenía en la vigilancia de las empresas privadas que en él se establecieran, era el aliado ideal del inversionista extranjero. Este sería atraído si se le aseguraba una total libertad en el manejo

de la empresa y una ganancia mínima que fuera superior a la que podía obtener en su propia nación.

Este concepto fue expresado en la Cámara alta por el senador Echevarría cuando se discutió el problema de la fijación de tarifas al considerarse la Ley de Ferrocarriles de 1884: *"El Gobierno no puede imponer rebajas porque no es copartícipe con la empresa ni debe serlo. El Gobierno, la nación, debe proveer, pero no debe venir a inmiscuirse en los negocios particulares de las empresas. Es a ellas a quienes está cometido, es a su interés y por consiguiente son ellas las que determinarán hacer mejor y más equitativo el pasaje, en fin, apreciar mejor las conveniencias de la Empresa"* (906).

Aunque otros hombres de gobierno compartieron esas ideas no las llevaron a extremos tan absolutos. Cuando en 1888 la Comisión de Fomento de Representantes informó sobre el proyecto de colonización y ferrocarril presentado por Victorica, señaló el derecho "incontestable" del Estado de intervenir en las tarifas de los ferrocarriles *"pero hay un límite que no conviene ultrapasar sin graves inconvenientes para el Erario* [...] *o para las Empresas, y entre nosotros, esos inconvenientes se acentuarían en vista de la suprema necesidad de promover preferentemente la construcción de aquellas líneas que son más necesarias a nuestro progreso material. No debemos ni podemos alarmar los capitales dispuestos a venir del extranjero para la construcción de nuestros ferrocarriles, con exigencias demasiado restrictivas. Cuando el desarrollo se produzca* [...] *habrá llegado el momento de ser exigente en la reducción de las tarifas"* (907).

Esos mismos conceptos eran repetidamente enunciados por el hombre que más conocimientos tenía sobre el tema —ingeniero y asesor en alguna oportunidad de la "Central Railways"— y que proyectó la ley de 1884: Juan Alberto Capurro. En el informe de la Comisión de Hacienda de Senadores, que contribuyó a redactar, y en intervenciones personales en la Cámara cuando se discutió ese proyecto, Capurro expuso sus ideas con precisión. Reconoció la necesidad de la garantía y el derecho del Estado a intervenir en la fijación de las tarifas ferroviarias, pero consideró esto último incompatible —por lo menos en los primeros momentos de instalación de las empresas— con una política de atracción del capital extranjero. Por lo tanto el país debía auto-limitar sus derechos con tal de conseguir el objetivo anhelado: la instalación del ferrocarril por capitalistas extranjeros.

En el discurso con el que presentó a la Cámara alta el proyecto de ley de 1884, dijo: "*...Hay otra consideración que me ha inducido a presentar este proyecto y es que hasta la fecha, desgraciadamente no hemos podido conseguir lo que la República Argentina, sino en una mínima parte, el establecimiento de vías férreas, por falta de una ley que venga a fijar de un modo definitivo, positivo y que inspire confianza a las empresas, la garantía que deba acordar el Estado en países nuevos como el nuestro.* [...] *Para convencer a los capitalistas que vengan a invertir sus capitales en vías férreas a nuestro país, el único argumento positivo, señor Pre-*

sidente, es el rendimiento, el beneficio que pueden producir estas líneas...". De allí la importancia de la concesión de la garantía: "*¿Cuál es la causa porque el Ferrocarril Central no haya adelantado más allá del Yí? Es inútil recordarlo, porque todos la conocemos. Nuestras desgracias político-económicas; el haber tenido forzosamente que faltar al compromiso de la garantía, han sido la principal causa de este estancamiento. Por consiguiente, es preciso por este Proyecto de Ley establecer algo que pueda dar seguridades más efectivas a las empresas*" (908).

El informe de la Comisión de Hacienda del Senado ya había adelantado su convencimiento de que en la garantía residía la parte fundamental del proyecto. El informe lo firmaron Juan A. Capurro, José Pedro Farini y Nicolás Zoa Fernández: "*Pasando ahora a examinar las cláusulas del Proyecto que se relacionan con la garantía, esta Comisión de Hacienda es de opinión que en ellas se establece la más completa seguridad de cumplimiento por parte del Estado a las empresas constructoras, siendo esta la base de todo el proyecto de ley*".

Respecto a la fijación de tarifas por el Estado expresó la Comisión:

"*En cuanto al derecho de intervención que le corresponde al Estado en la fijación de las tarifas, este es incontestable por la influencia que ejercen los precios de transporte sobre el desarrollo del comercio y de la industria, pero ha de ser a condición de que no puedan alarmarse ni coartarse los intereses legítimos de las empresas y en una medida suficientemente liberal*". Citando el ejemplo de Francia donde el Estado se reservaba el derecho de homologar las tarifas, la Comisión se declaró convencida de que: "*Este sistema no podría adoptarse entre nosotros ni podemos exigir tanto, porque las condiciones de población y de producción de la campaña no prometen a las empresas una seguridad de resultado inmediato como en Europa*" (909).

Que estas ideas eran compartidas por los demás legisladores lo demuestra el hecho de que, cuando en mayo de 1884 empezó a discutirse en Senadores el proyecto de ley ferroviaria, la garantía estatal del 7 % sobre el costo de £ 5.000 por kilómetro de riel tendido, fue aprobada sobre tablas sin ninguna discusión. Todos los senadores estaban convencidos de que sin una garantía segura y elevada el país no tendría ferrocarriles. Incluso algún miembro de la Cámara pretendió que se afectara la renta de Aduana —además de la Contribución Inmobiliaria— para responder a esa garantía porque "*Los extranjeros, señores, están habituados a la renta de Aduana y no a la de Contribución Directa. Parece que se encuentran más garantidos si tienen afectaciones sobre esa renta que conocen bien, ellos*" (910).

Todos estos elementos que hemos ido pautando: necesidad de la garantía, no intervención en la fijación de tarifas, afectación de rentas estatales "conocidas" o seguras para el inversionista extranjero, deben verse como otras tantas concesiones al capital foráneo para atraer su ingreso.

Esta argumentación senaturial y la ley de 1884 que analiza-

remos, prueban que las Cámaras elegidas bajo el control de la administración Santos eran escasamente cuidadosas del interés nacional. Tal actitud fue común bajo los gobiernos del período militarista (1876-1886). En realidad, el capital británico estaba obteniendo valiosas concesiones desde el gobierno de Lorenzo Latorre, y Máximo Santos las amplió hasta que se pudo sospechar con certeza, en un caso por lo menos, que la máquina administrativa había sido cuidadosamente aceitada por la finanza inglesa. Así ocurrió con el contrato del Puerto de Montevideo en 1883. El tono de relativa desaprensión —para calificarlo con buena voluntad— en relación a las inversiones extranjeras, estaba motivado por varias razones: a) la admiración por los progresos tecnológicos europeos que se deseaba incorporar a toda costa, prueba de que el imperialismo era tanto un fenómeno cultural como económico; b) las fuertes comisiones que políticos y hombres de negocios vinculados a la "situación" imperante, recibían al obtener concesiones que luego vendían en Europa; c) la influencia, todavía muy marcada durante los años del Militarismo, del más rancio liberalismo económico, ideología que por nutrir a nuestra clase dirigente la volvía incapaz de enfrentar con decisión los atrevimientos del capital extranjero. Estas motivaciones, en particular las culturales, tenderán a modificarse cuando el patriciado civilista acceda al poder con el Ministro de Gobierno Julio Herrera y Obes a fines del año 1886. La nueva ley ferroviaria de 1888 fue en muchos sentidos una reacción contra la posición complaciente de los hombres de 1884.

Los hombres de gobierno en 1884 estaban convencidos que el país era incapaz de financiar sus propios ferrocarriles y que sin ayuda externa careceríamos de ese medio que el siglo XIX consideraba como el súmun del progreso. Ya veremos más adelante que el sacrificio que de esta manera el Estado se autoinfligió hubiera alcanzado para montar ferrocarriles verdaderamente nacionales, aunque no con el ritmo vertiginoso deseado. Es decir, lo que el país realmente no podía hacer era tender 1.300 kms. de línea en 8 años, como lo hicieron los ingleses. Pero en un período de tiempo más largo sí hubiera sido capaz de concretarlos. Esto lo advirtió el patriciado civilista en 1888, pero cuando ya era tarde: la ley de 1884, con todos los privilegios y garantías, había sido aprobada.

Examinemos su contenido.

Los primeros artículos se referían a las distintas troncales que cruzarían el país, ya expuestas en el capítulo anterior.

En el artículo 12: "*La Nación garante el 7 % sobre la cantidad correspondiente al valor que se fije por cada kilómetro de longitud de vía pronta y abierta al servicio público* [...] *Art. 14. — Para el servicio de la garantía... queda adjudicado el 50 % de la renta de Contribución Directa* [...] *Art. 22. — El Poder Ejecutivo recibirá propuestas para la construcción de las líneas y ramales a que se refiere el art. 1º debiendo en todas ellas establecerse: 1º La cantidad que se pretenda fijar como valor de cada kilómetro de vía para la obligación de la garantía del 7 % anual.*

Dicha cantidad no podrá exceder nunca de cinco mil libras esterlinas por kilómetro".

Otros privilegios para las empresas estaban establecidos en los artículos finales:

"Art. 34. — Las empresas de ferrocarriles, [...] serán exoneradas del pago de la Patente y Contribución Directa, como también de los derechos de importación a los materiales que se introduzcan para su construcción".

"Art. 35. — Las empresas tendrán facultad de expropiar los terrenos necesarios para la colocación de la vía y construcción de estaciones y sus anexos, de acuerdo con la ley de expropiación vigente [...]".

"Art. 36. — Las garantías y privilegios que se acuerdan por la presente ley, durarán por el término de 40 años a contar desde la fecha de la concesión".

El Estado se reservó también algunos derechos. Por el artículo 11 podría expropiar toda línea férrea, después de transcurridos 25 años de explotación, mediante una justa tasación "con más un veinte por ciento de beneficio". Cuando el rendimiento neto de la línea superara el 8 % anual, la empresa debía devolver al Estado las sumas adelantadas a título de garantía (art. 17). La empresa o empresas debían poner a disposición de las oficinas públicas todos sus libros y estados de contabilidad (arts. 20 y 21). Los que propusieran el tendido de una línea deberían depositar a la orden del Estado una garantía del 1 % sobre su valor total hasta que efectivamente la construyeran (arts. 23, 24 y 25). "Siempre que un ferrocarril produzca más de 12 % anual de utilidad sobre el capital invertido, el Poder Ejecutivo podrá intervenir en la fijación de las tarifas a fin de rebajarlas después de oída la empresa" (art. 31). Las empresas proporcionarían gratis el transporte de correspondencia y de funcionarios públicos relacionados con el ferrocarril, y rebajarían a la mitad el precio del pasaje a comisarios, guardiaciviles y material de guerra (art. 32). Por el art. 33 se obligaban a que la mitad de sus empleados, por lo menos, fueran orientales (911).

Una simple confrontación entre los privilegios concedidos a las empresas y los derechos que el Estado se reservaba —alguno de los cuales, analizado a fondo, era un privilegio más, como la intervención en las tarifas, sólo si las empresas obtenían más de un 12 % de utilidad anual— prueba la liberalidad con que procedió la Administración Santos con los inversores británicos. Esta ley de 1884, si bien asentaba el principio del control estatal, lo reducía a tales términos que sólo quedaba como la enunciación de un postulado teórico inaplicable en la práctica.

* * *

¿Cuánto invirtió el país en el pago de las garantías a los ferrocarriles ingleses? Un cálculo global del total de la inversión es difícil —aunque no imposible— de hacer. Más accesible resulta,

ante los límites de nuestra investigación, proporcionar algunas cifras parciales que un futuro estudio debería completar.

El ingeniero Juan José Castro (912) realizó el siguiente análisis en 1892:

"Ferrocarriles.

Extensión en kms.: en explotación 1.601,840; en construcción: 307,346; estudiados: 1.009,622; en estudio: 714,000. Totales: 3.632,808.

Capital que representan los ferrocarriles en el 1º de enero de 1893.

Capital invertido en dólares [100 pesos oro uruguayos equivalían a 103 dólares 52 cts.]: *49.013.908.*

Ferrocarriles en explotación con garantía del Estado:

Ferrocarriles	Kms.	Precio km. en dólares	Capital garantido al 1-1-893	Interés	Total servicio por garantías
Extensión Norte del F. Central (Paso de los Toros a Rivera)	293,700	24.327	7.114.840	3,5 %	250.070
Nordeste (Toledo a Nico Pérez)	206,200	24.327	5.016.227	3,5 %	175.567
Montevideo-Minas	88,317	24.327	2.148.487	3,5 %	75.197
Midland (Paso de los Toros a Paysandú y Salto)	317,775	24.327	7.631.512	3,5 %	267.103
Noroeste (Yacuy a Sta. Rosa)	80,257	24.327	1.952.412	3,5 %	68.334
Norte (Isla Cabello a San Eugenio)	114,200	24.327	2.778.143	3,5 %	97.235
Kms.	1.100,449				933.506"

Despreciando la escasa diferencia que el dólar tenía con nuestro peso —aunque a nuestro favor en aquella época—, podemos asumir que esos 933.000 dólares son pesos. Esa fue la garantía anual pagada después del arreglo de 1891 que la rebajó a la mitad (de 7 % a 3,5 %). Específicamente, fue lo que se pagó en ese año de 1891; al año siguiente, 1892, sufrió una rebaja de $ 14.000 porque la empresa había ganado dinero con la explotación. Se entiende que esto sucediera porque lo que el Estado otorgaba era una garantía y no un subsidio fijo. Si la o las empresas ganaban algún dinero en las líneas garantidas, el monto pagado por el Estado bajaba; fue lo sucedido en 1892. Por eso era tan importante controlar su contabilidad (sobre esto volveremos más adelante): si ella mostraba una ganancia, correspondía rebajar en la misma cantidad la garantía abonada.

Ya hemos visto, —surge del cuadro del Ing. Castro— que había 1.100 kms. garantidos, sobre una extensión total de 1.600 kms. de riel. Representaban un capital de 26 millones y medio de pesos. Antes de 1891, cuando se pagaba el 7 % de garantía, el pago anual por parte del Estado ascendió aproximadamente a $ 1.900.000, lo que representaba el 13 % del presupuesto general de gastos en 1890.

Después de 1891, se pagaron $ 900.000 anuales, o sea el 7 % del presupuesto general de gastos de 1893-94. Así, a pesar de que el presupuesto descendió un 10 % (de 15 millones en 1890 a 13,5 en 1893), las garantías a los ferrocarriles sólo bajaron un 6 % en su peso presupuestal. Aún cuando las garantías bajaron teóricamente a la mitad (7 % a 3,5 %), en la práctica su incidencia en el presupuesto no disminuyó en la misma proporción. Era un servicio oneroso para la nación, y seguramente, cuando se pueda establecer con certeza, año por año, el total del dinero entregado por ésta a las empresas ferroviarias, se comprobará que pagó el costo total del ferrocarril y todavía les regaló dinero. Eso fue lo que pensó, por lo menos, Julio Herrera y Obes.

Pero, ese monto de $ 900.000 anuales, ¿qué representaba para el Estado uruguayo? Sin ninguna duda, una sangría importante de sus disponibilidades. Véase. En relación a los recursos del Estado, esa cantidad equivalía a toda la Contribución Inmobiliaria de la campaña; o, al 10 % de la renta aduanera de todo el país; o, casi toda la renta de las Patentes de Giro; o, casi cinco veces el monto de las rentas de Instrucción Primaria; o, el total más un 10 % de las rentas de la Junta Económico-Administrativa de la Capital (913). En relación con sus gastos: en 1890, el Estado invirtió en Enseñanza Primaria $ 658.000, las dos terceras partes apenas de lo que abonó al ferrocarril (914).

Todas estas comparaciones alcanzan para darse cuenta del sacrificio que significó el servicio de garantía ferroviaria para el Erario y la Nación. Es frente a estas cifras que tenemos que interrogarnos sobre la utilidad que el ferrocarril prestó al país. Por eso vale la pena retenerlas. No sólo porque permiten sospechar —muy fundadamente— que el país pagó todo el costo del ferrocarril —y por lo tanto pudo haberlo construido él directamente—;

sino también porque ese sacrificio se hizo enarbolando la bandera del progreso, de los inmensos beneficios que traería para la producción y la población. Por lo tanto, lo que corresponde comprobar es si el gasto fue compensado por la acción benéfica directa del ferrocarril sobre nuestra economía.

2 — Efectos negativos de la garantía estatal

La garantía elevada y segura concedida por el Estado atrajo, como se deseaba, capitales británicos para la construcción de ferrocarriles. Sin embargo, ese respaldo actuó en forma perjudicial para el país porque, tratando de aprovecharla al máximo, las empresas construyeron líneas baratas y por ende, plagadas de defectos técnicos. Como la garantía se abonaba por kilómetro construido y sobre un capital ficto, cuantos más kilómetros se tendieran y menos inversiones se hicieran, más garantía se cobraba.

En un territorio como el oriental, con abundancia de cuchillas y de cerros, el tendido científico de líneas férreas obligaba a desmontes, perforaciones y a erigir terraplenes, si se pretendía que la línea fuera lo más directa posible. Como se comprende, tales trabajos eran costosos y las compañías procuraron evitarlos. Por lo tanto rodearon los cerros y siguieron a las cuchillas, tendieron pocos puentes y abrieron un solo túnel. No sólo ahorraron así en los gastos de construcción, sino que hicieron las líneas más extensas, y por lo tanto más redituables porque la garantía obraba sobre el número de kilómetros y sobre un costo kilométrico invariable, llegárase o no a él en la construcción real.

Esa doble ventaja que extraían las empresas de tal construcción defectuosa perjudicaba por igual al Estado y al país productor. Al Estado, porque aumentaba el monto de capital sobre el que se hacía responsable a través de la garantía. Al país productor, porque los trayectos se hacían más largos, peligrosos y caros: curvas cerradas, pendientes elevadas y pronunciados declives, significaron enlentecimiento de los viajes y falta de fuerza en las locomotoras para llevar con comodidad al tren. Muchas veces tenían que dejar en el camino parte de los vagones para venir a buscarlos luego, o mandar otra máquina que los fuera a recoger, o acoplar dos máquinas cuya fuerza reunida pudiera vencer el obstáculo, lo que también era un desperdicio de energía y dinero.

Y dentro de los vagones esperaba pacientemente el trigo, la lana, los cueros, o lo que era mucho peor, porque no comía ni bebía en las horas de parada forzosa, el ganado en pie. Mientras un tren europeo de la época corría a 50 ó 60 kms. por hora, los nuestros apenas si alcanzaron la mitad de esa velocidad. Resultado: incumplimiento de horarios casi total, lentitud desesperante, pérdidas en la carga, elevadas garantías y fletes caros. Pero las empresas habían hecho su negocio: ahorraron en el trazado y cobraron más dinero al Estado.

Lo mismo hicieron en la Argentina. Como lo reconoce el historiador Ferns: *"Son abrumadoras las pruebas de que la garantía de dividendos otorgada por las autoridades públicas respaldaba la mala administración, la mala financiación y la mala planificación de los ferrocarriles argentinos. ¡Una línea garantida funcionaba al notable promedio de velocidad de tres millas por hora!"*. Esto, unido a las altas tarifas que cobraron, fue lo que hizo nacer un sentimiento nacionalista y antagónico a las empresas británicas en el Río de la Plata. Se reprodujo en el Uruguay lo que ocurrió en la Argentina según el mismo Ferns: *"Se sentía resentimiento por la competencia extranjera con las empresas del país, por los altos precios de los ferrocarriles y porque el Gobierno pagaba garantías a ferrocarriles que prestaban un servicio deficiente"* (915).

Esto lo sintieron los orientales desde 1884 por lo menos. Ya tenían el ejemplo del Ferrocarril Central que, por ser el primero, había arrancado concesiones exhorbitantes al Estado. Lo dijo el senador Capurro en 1884 al tiempo de discutirse su proyecto de ley en la Cámara: *"...si la Comisión había establecido este límite de ms. 1,20* [de declive por kilómetro] *era para evitar los abusos que han sucedido ya en el país. El Ferrocarril Central ha abusado a este respecto. En el departamento de la Florida por ejemplo, está a la vista de todo el mundo el abuso completo de curvas y de pendientes. Cuando se encontraba por los constructores una cuchilla algo elevada, se le daba la vuelta para no tener que hacer desmontes de consideración. De todos modos, la garantía estaba asegurada sobre la extensión.* [...] *El 7 % sobre £ 10.000* [que fue la primera garantía al F. Central] *estaba asegurado, porque la Dirección de Obras Públicas al concluir el trabajo, pasaba a medir la línea y según la longitud constatada oficialmente, el gobierno tenía forzosamente que servir la garantía. No había ningún medio legal para evitar este gravísimo inconveniente de las curvas de pequeño radio y de las fuertes pendientes. La garantía estaba asegurada, repito, y sobre un capital muy superior al costo efectivo, en resumidas cuentas el verdadero interés no era el 7 % sino el 10 o más, porque el capital que debía servir de base para la garantía era muy superior al que se empleaba en la línea. Todos hemos lamentado que el contrato del F. Central le diera a la empresa esta facultad tan lata. Sin embargo, la época en que fue hecho ese contrato no permitía, como se suele decir comúnmente, tirar la cuerda demasiado"*.

Otros senadores, atenaceados por el temor de que si se le ponían a las empresas muchas condiciones no vendría ninguna, recomendaban: *"No pongamos trabas en el camino y facilitemos esto, dejando a las generaciones futuras las inconveniencias, las faltas en que nosotros podamos haber incurrido"*. Coincidía con esta opinión el propio Ministro de Hacienda José L. Terra, quién sostuvo: *"Nosotros debemos tener ferrocarriles, señor Presidente, cuesten lo que cuesten y a todo trance"*.

Afortunadamente esta opinión suicida no se impuso y en la ley de 1884, se establecieron los requisitos técnicos mínimos para la construcción: la uniformidad de la trocha (de gran conveniencia económica y estratégica) en ms. 1,44 a 1,45 (*); un máximo de declive de 12 milímetros por metro y un radio mínimo de 400 metros para las curvas (art. 2) (916).

Pero aún cuando estos detalles técnicos se respetaran, todavía quedaba a las empresas mucho campo para sus maniobras en la construcción de la línea. Un notable informe del año 1892 de la Oficina de Control de Ferrocarriles analizó los defectos de todas y cada una de las líneas existentes en el país. Transcribiremos algunos de sus párrafos para que se aprecie de cuántos medios se valieron para burlar al Estado.

Refiriéndose al ferrocarril de la compañía Midland estableció: *"1º El trazado general de la vía, por las grandes vueltas muy numerosas e innecesarias que dieron origen a un desenvolvimiento superfluo [...] no [...] menor de 20 km. sobre una extensión de 317,036 metros, por consiguiente poco más de 5 % de distancia superflua"*. Enseguida pasó a explicar la razón del negociado entre la compañía constructora de la línea y la empresa ferroviaria, que muchas veces eran la misma o dependían de los mismos capitalistas: *"Tanto la Compañía constructora como la explotadora tenían interés en aumentar el número de kilómetros del trazado, porque la primera hizo un contrato con la segunda a tanto por kilómetro; por consiguiente era de sumo interés para ella evitar por cuanto le era posible, grandes movimientos de tierra y procurar las cuchillas para evitar la construcción de obras de arte de mucho costo. La Compañía concesionaria a su vez le convenía semejante desenvolvimiento de la línea, porque tenía la garantía del Estado del 7 % sobre £ 5.000 por kilómetro mientras que el contrato con la Compañía constructora era por una cantidad mucho menor por cada kilómetro. La consecuencia de semejante modo de proceder es que el Estado está pagando sin necesidad la garantía correspondiente a 20 kilómetros de vía superflua, y más el tanto por ciento sobre un capital no invertido, porque en esta línea es imposible*

(*) El hecho de que se adoptara la trocha ancha estuvo determinado en parte, por las características de nuestra producción rural. El senador Juan Alberto Capurro lo justificó en el Senado de esta manera: "**Es sabido que nuestros ferrocarriles transportan de manera casi exclusiva, cargas de mucho volúmen y relativamente de poco peso, como ser: lanas, cereales ,ganado, etc. [...] Generalmente se transportan las lanas en bolsas prensadas de un modo muy primitivo, por cuyo motivo los vagones cargados de lanas tienen bultos de muchísima consideración. Esta dimensión abultada de las cargas tiene para el transporte graves inconvenientes, y puede ser peligrosa en las curvas estrechas, aun de los ferrocarriles de trocha ancha, porque el centro de gravedad se levanta mucho del suelo y están por consiguiente expuestos los vagones a descarrilar o a volcarse. En cuanto a los cereales sucede lo mismo aunque con menos facilidad. El mayor de los inconvenientes indicados consiste esencialmente en el transporte de ganado en pie. [...] Es sabido que el ganado tiene el inconveniente de ser una carga movible, oscilante, y esto aumentará el peligro, sobre todo en las curvas, y además el centro de gravedad es relativamente alto, puesto que el peso del ganado consiste casi todo en su cuerpo y muy poco en las piernas**" (D.S.C.S. Sesión de 24 de junio 1896, Tomo 69, págs. 475-76).

que se haya gastado para su construcción la cantidad de £ 5.000 por km.".

"2º El crecido número de curvas y pendientes máximas y mínimas que se habrían podido evitar, si la Compañía concesionaria hubiese querido gastar un poco más en la construcción a beneficio de la tracción. Esos gastos podían muy bien ser comprendidos en las £ 5.000 por kilómetro, y la línea se encontraría entonces en estado de poder admitir mayor número de vagones de carga; con igual gasto de combustible, el material rodante no sufriría tanto consumo por el atrito de sus ruedas contra los rieles, ocasionado por la fuerza centrífuga, y finalmente, en el mantenimiento de la vía se podría también obtener economías de alguna consideración".

El ahorro en la construcción, por las numerosas curvas y pendientes, no sólo aumentaba el número de kilómetros de vía férrea sino que también hacía onerosa la explotación de la línea. La fuerza de tracción requerida —y el gasto de combustible entonces— era mayor, el desgaste del tren rodante más rápido y el mantenimiento más costoso. Todo ello las compañías lo descargarían sobre el cliente del ferrocarril —el ganadero, el agricultor, el comerciante—, y las altas tarifas serían, en parte, un resultado de los defectos de la construcción.

Pero allí no terminaban los defectos del Midland (o las maniobras de sus empresarios). ¡Llegaron a colocar los rieles encima de los caminos nacionales! *"3º [...] sobre 205 km. que es la distancia comprendida entre Paso de los Toros a Paysandú, hay cuando menos 100 km. de vía construida sobre el mismo camino nacional. Es un hecho éste, injustificable en un país todavía esencialmente pastoril, sabiéndose que las tropas de ganados tienen por fuerza que pasar por ese camino nacional, que hoy está todo alambrado, y que con el solo ruido causado por el silbido de la máquina, puede ocasionar enormes perjuicios a los troperos y hacendados".* Además de aprovechar el camino, con este "sistema" se obstruía la competencia de los troperos.

Y el informe sigue enumerando: mala calidad de los durmientes; ubicación inadecuada de algunas estaciones; ausencia de galpones en las estaciones intermedias, "de manera que los productos lanares muchas veces tienen que sufrir toda calidad de intemperie por causa de falta de local cubierto", etc.

Similares defectos denunciaba el informe en las otras líneas. En el ferrocarril Noroeste, sobre una extensión de 177 km. había cuando menos 15 kilómetros de más, o sea un 8 % de la distancia total sobre la que se pagaba garantía. En el ferrocarril Norte, sobre 114 km., 5 ó 6 eran superfluos; 5 % de la distancia total (917).

Ante estos hechos no es extraño que el informe terminara recomendando una fiscalización más estricta de los ferrocarriles por parte del Estado.

A) *El postulado teórico de la intervención estatal en la ley de 1884.*

Aunque los Gobiernos militares —y las Cámaras por ellos elegidas— actuaron con desaprensión frente a la voracidad de las empresas británicas, buscando atraerlas de cualquier modo, lo cierto es que esta actitud merece un análisis más matizado. Muchos hombres públicos —el senador Juan Alberto Capurro, el Ministro de Gobierno Carlos de Castro, por ejemplo—, aunque partidarios como el que más del capital extranjero al que confundían con la civilización y la moderna tecnología, dejaron sentado el principio de la intervención estatal en el trazado y la fijación de tarifas por parte de las empresas ferroviarias. Es cierto que en la ley de 1884 la intervención quedó reducida de hecho al trazado —y éste coincidía con el interés de las empresas y el del alto comercio montevideano como ya hemos visto. Es cierto también que la intervención del Estado en la fijación de las tarifas sólo se produciría en el caso de que las utilidades fueran superiores al 12 % anual, cifra ya de por sí muy elevada y que aún cuando fuera alcanzada por las compañías, éstas, con un adecuado sistema de contabilidad, podrían perfectamente disimular. Pero el principio de la intervención se había convertido en ley de la nación, y aunque más no sea desde el punto de vista teórico, partiendo de él se podría reaccionar contra las generosidades de 1884 en el futuro.

Los fundamentos que en 1884 se dieron para justificar la vigencia del principio intervencionista interesan desde un doble ángulo: a) Ellos indicaban, todavía con timidez, que la ideología ultraliberal de nuestra clase dirigente, se hallaba en vías de modificarse y admitir el papel creciente del Estado en la economía y en la sociedad; b) Estos fundamentos también demuestran que si se llevaba su desarrollo hasta sus últimas consecuencias, el resultado iba a ser lo que ocurrió en la ley de 1888 —que luego estudiaremos—: la desconfianza hacia la empresa privada extranjera dueña de un resorte fundamental de la nación —su sistema de transportes—, podía transformarse en abierta hostilidad. De ahí, a pensar en la construcción de ferrocarriles por cuenta del Estado, el paso podía darse con facilidad.

Además de comprender que el ultra-liberalismo tenía sus días contados —cambio ideológico que por los mismos años estaba sucediendo en la Europa continental— los hombres públicos de 1884 que sentaron el principio de la aún tímida intervención, también sabían que los grupos sociales dueños de los medios de producción en la República —en particular la clase alta rural—, exigían garantías contra una futura expoliación que les hicieran las empresas británicas con sus elevadas tarifas o sus trazados caprichosos. En este sentido la ley de 1884 era el fruto de un delicado equilibrio entre las Empresas, el Estado y los grupos sociales dominantes: alto comercio y fuertes terratenientes. Haber establecido el

principio de la intervención era un triunfo del Estado y los ricos productores rurales; reducirlo a su mínima expresión era el precio pagado a los ingleses para tener ferrocarriles.

Además de este cambio ideológico en la clase dirigente —que recién culminará con el ascenso del patriciado civilista al poder y la nueva ley de 1888—, y de la presión de los núcleos productores nacionales que no deseaban quedar desamparados frente a la acción de las Empresas, otro factor también se conjugó para generar el principio intervencionista en la ley de 1884: el ejemplo argentino.

La política ferroviaria inglesa en ambas márgenes del Plata fue similar: "preferían mantener bajo su capital invertido y altos los precios", dice el historiador H. S. Ferns. Podían creer los ingleses, incluso, que ésa era una garantía contra la expropiación con que se les amenazaba desde distintos círculos, como lo confirmó el Consejero del Encargado de Negocios británico en Buenos Aires al sostener que: *"si se aumentaba el capital en forma de material rodante y se rebajan los precios, las compañías ganarían tanto dinero que no podría detenerse el movimiento que propiciaba la expropiación"* (918).

De acuerdo a esta tesis surgía una paradoja: las empresas proporcionaban mal servicio y cobraban elevados fletes para no ganar demasiado y exponerse a su expropiación por el Estado. Sin negar total validez a este enfoque en algún caso, la tesis revela cierta ingenuidad porque es muy difícil pensar en un capitalismo que auto-limite sus utilidades ante peligros que sólo eran hipotéticos. Si las compañías invertían pocos capitales y cobraban altas tarifas, era porque estaban ansiosas de grandes ganancias con la menor inversión posible, ganancias que se disimulaban muy bien en la doble contabilidad que todas ellas llevaron. La idea de expropiar los ferrocarriles más pareció ser en la República Argentina un arma de presión que la prensa, portavoz oficioso del Gobierno dominado por la clase alta rural porteña, usaba para obligar a las compañías a corregir sus más graves abusos y disminuir sus fletes. Claro es que, lanzada la idea de la expropiación a la circulación, muchos advirtieron que ella también significaría eliminar la sangría que los dividendos enviados al exterior producían en la economía argentina. Del control como primer paso, a la expropiación o la construcción de ferrocarriles por cuenta del Estado, como segundo, el razonamiento se encadenaba con facilidad. A medida que el imperialismo se iba asentando y revelaba sus rasgos negativos, los anticuerpos progresivamente se iban produciendo. El ejemplo argentino fue para nosotros como una prefigura de lo que nos iba a suceder y su acción fue, por lo tanto, esencial para explicar el intervencionismo del Estado Oriental.

La primera etapa orgánica de este intervencionismo se dio en la ley de 1884 y en un punto de la mayor importancia: el trazado de las líneas. Resultaría sorprendente, si no se supiera que el trazado coincidía con el deseo de las empresas y las grandes rutas del comercio de tránsito, que el trazado haya sido fijado por el Estado. La coincidencia, sin embargo, no quita validez a la actitud de nuestros legisladores en 1884: reivindicaron para la comunidad

el señalar los troncos vertebrales del nuevo medio de transporte. El propio autor del proyecto, Juan Alberto Capurro, explicó las causas de este correcto enfoque:

"He presentado este Proyecto porque veo desde hace tiempo, la necesidad de establecer una red general de ferrocarriles en el país. Hacer concesiones sin una base de esta naturaleza puede traer en el porvenir grandes confusiones, competencias entre las líneas ya establecidas o que se establezcan y la ruina de muchas empresas". Y como las líneas debía garantizarlas el Estado, era curarse en salud prevenir esas ruinas que sólo él tendría que pagar. Además: *"Un autor, señor Presidente, el señor Perdonnet, declara que los ferrocarriles son como imanes que atraen a sí la vida de las regiones por donde pasan, dejando desprovista de esta misma vida comercial a las otras que dejan de lado, no siendo de consiguiente armónicos los de las compañías y los intereses públicos, es muy justo y conveniente que el Estado intervenga para repartir equitativamente esta vida, esta circulación en todo el país"* (919). Aquí aparece ya expresado un concepto que después se fortalecerá: el del Estado como órgano representativo de la sociedad y el mejor administrador de sus intereses. Si la existencia de una línea férrea podía dar vida a una región o quitársela a otra, nadie mejor ubicado que el Estado para hacer la elección necesaria, llevado por intereses de utilidad nacional, y no por el espíritu de lucro propio de empresas privadas. Esta tesis fue aceptada de plano en la Cámara y no mereció ninguna discusión, prueba de que incluso los enemigos de la intervención del Estado en materia ferroviaria aceptaban el criterio y su liberalismo no era tan absoluto.

Una idea que fue más difícil de imponer tenía que ver con la expropiación de los ferrocarriles por el Estado. Ya sabemos que fue aprobada e incluída con el número 11 en el articulado de la ley, pero su aceptación no fue fácil. El senador Capurro la propuso por las siguientes razones: *"Aunque el Estado tiene siempre el derecho de expropiar las líneas, por razón de utilidad pública, las condiciones de esta expropiación pueden ser onerosas y envolver perjuicios muy graves para el país si no se establece el modo de expropiación. Es mejor designar en la misma Ley cómo el Estado procederá a estas expropiaciones si así le conviniere".* Presentando el ejemplo argentino, propuso ser un poco más liberales que ellos, dándoles a las compañías un cierto plazo de explotación antes de que el Estado pudiera expropiarlas y en caso de hacerlo, pagarles un 20 % más sobre el precio de la tasación.

El primero que se opuso al artículo fue el senador Francisco Bauzá, cuyas opiniones en 1884 revisten gran interés porque habrá de cambiarlas totalmente en 1888, siendo ese cambio todo un símbolo de lo que estaba acaeciendo en nuestra clase dirigente desde el punto de vista ideológico. Dijo en esta ocasión:

"...no he apoyado la proposición [...] porque pertenezco a aquellos que profesan la doctrina de que el Estado no debe ser propietario. Y lejos, muy lejos de eso, debe dejar a la actividad particular el desenvolvimiento de las industrias y todo lo que

tienda al desarrollo del progreso". En expresión de claro liberalismo agregó: "*El Estado sólo debe ser el que tutele ese progreso, brindando al pueblo trabajador paz y garantía de orden: esta es su misión y a eso debe dedicar sus afanes*".

El Ministro de Gobierno, Carlos de Castro, intervino para señalar a Bauzá que compartía sus ideas pero, y esta es una distinción fundamental, quizás una de las primeras brechas en el viejo liberalismo de nuestros estadistas: "*...hago una división algo fundamental sobre la teoría expuesta de que el Estado no debe ser propietario en absoluto; creo, que de las vías férreas puede serlo el Estado, porque no es la explotación de una industria, es la viabilidad, es el servicio público, puede serlo como puede serlo de las líneas telegráficas, como se hace en todas partes del mundo*". Esta idea, que ponía por delante el concepto de "servicio público" —tan caro a un hombre como Bauzá que dedicó la vida al servicio del Estado— debió calar hondo en el espíritu de éste y madurar allí lentamente (hasta que la veamos aflorar en la discusión de la segunda ley de ferrocarriles de 1888). Pero, además, el Ministro le señaló que el objeto del artículo era darle una especie de garantía a las empresas, pues: "El Estado, que tiene el derecho de expropiación ilimitada, en este caso lo limita por una ley expresa..." no pudiéndolo hacer antes de 25 años.

Bauzá comprendió la idea pero propuso que el plazo se extendiese a 40 años, lo que fue rebatido por el Ministro con argumentos de peso: "*Pueden, dentro del límite mismo de los 25 años* [...] *verificarse acontecimientos que se relacionen con la Empresa de Ferrocarriles que aconsejen al Estado la expropiación inmediata. Cuestión de una guerra nacional, una cuestión estratégica. ¿Nos conviene que ese ferrocarril esté en manos del enemigo y la empresa no sea amiga?* [...] *Otro también: el abuso excesivo en el cobro de los pasajes y del precio de las mercaderías, pueden aconsejar al Estado a expropiar la línea. Es una especie de amenaza que tiene la empresa de no ser excesivamente exigente...*" (920). Finalmente se aprobó la posición sustentada por el Ministro, que evidentemente estaba basada en la primacía del interés de la comunidad.

Igualmente le cupo al Ministro Carlos de Castro una abierta defensa del intervencionismo del Estado cuando se trató el art. 27 del proyecto definitivo: cuando "*por culpa de las empresas se interrumpa total o parcialmente el servicio público de la línea, el Poder Ejecutivo podrá adoptar las medidas* [...] *para hacer el servicio provisionalmente a costa de aquellas*".

Bauzá se opuso expresando su temor de posibles pleitos contra el Estado: "*Si el Poder Ejecutivo* [...] *tomase acción sobre la Empresa y la hiciera funcionar por cuenta de la empresa* [...] *podría ocurrir que durante ese mismo pleito surgieran una porción de dificultades que es dado prever y que trajeran una reclamación, de esas que más de una vez nos han entablado, de parte de los propietarios, porque generalmente las empresas no son del país, sino que traen capitales del exterior bajo la garantía de los Gobiernos, muchas veces o al amparo de ellos*".

Frente a ese temor, el Ministro sentó la tesis central, base del intervencionismo: el ferrocarril era una concesión del Estado y por lo tanto debía quedar sujeto a su contralor: "*Los ferrocarriles, por lo mismo que importan una concesión hecha por el Estado, no son de aquellas industrias que pueden ser entregadas en absoluto a la acción particular. Siempre sobre los ferrocarriles debe haber una superintendencia de parte del Estado y debe darse una legislación especial*" (921). Esta posición fue la que se aprobó y el Estado quedó autorizado a poner en funcionamiento las líneas que interrumpieran su servicio. Apréciese el vasto alcance teórico de la tesis: en ciertas circunstancias, el Estado podía intervenir en el funcionamiento de una compañía particular, amparándose en el concepto de que se trataba de un servicio público. El paso a dar para que se pensara que por ser servicio público debía explotarlo *sólo* el Estado era muy corto, y curiosamente, lo dará Francisco Bauzá en 1888.

De todo lo expuesto se deduce que aún en esta primera ley general, que tanto denotaba el ansia de atraer al capital extranjero ofreciéndole garantías y múltiples ventajas, existía conciencia de que el ferrocarril no era equiparable a una empresa privada común, que cumplía una función que, por abarcar intereses nacionales, no podía dejarse a entera disposición de particulares. Esta conciencia no dejará de crecer con el tiempo por las causas ya anotadas y otras que veremos. Y se hará en 1888 claramente estatista configurando uno de los mejores ejemplos que podemos mostrar acerca del nacimiento del sentimiento nacionalista típico de esta generación, que fue analizado en la Sección tercera.

Porque en el caso de los ferrocarriles, la ideología base del intervencionismo estatal se dirigía a frenar los avances de empresas privadas extranjeras. En ello residía la confusión de dos conceptos que en un país dependiente como lo era el nuestro, tendían lógicamente a mezclarse: estatismo y nacionalismo. Por ahora, sin embargo, los legisladores de 1884, manifestaron timidez y cautela. Corresponderá a otros hombres —ese patriciado civilista que monopolizó el poder a partir de 1886 al producirse la caída del Militarismo— advertir que el intervencionismo estatal era la mejor arma contra la voracidad imperialista británica.

B) *El intervencionismo nacionalista y la ley de 1888.*

Ante las notorias insuficiencias de trazado de la ley de 1884 y, especialmente, frente a los claros abusos que las empresas ferroviarias cometieron en su explotación (las quejas contra las altas tarifas y el mal servicio eran permanentes), el Poder Ejecutivo integrado con Máximo Tajes en la Presidencia de la República y Julio Herrera y Obes en el Ministerio de Gobierno, resolvió enviar a la Asamblea un nuevo proyecto de ley ferroviaria el 5 de enero de 1888.

El Mensaje y Proyecto de Ley son evidentemente la obra de un hombre de estado y recogían la inquietud nacionalista y esta-

tista que luego va a demostrar Julio Herrera y Obes en su Presidencia en varias oportunidades.

Decía en el Mensaje que la ley de 1884 le imponía al Estado una serie de limitaciones: no podía conceder la construcción de otras líneas que las que formaban el trazado general, ni permitir la construcción de una trocha diferente, ni "*proceder a su construcción por otros medios financieros ni en otra forma que las concesiones a empresas particulares, cualesquiera que sean los inconvenientes evidenciados por la experiencia que este sistema tenga...*".

Destacaba enseguida los perjuicios que traían esas limitaciones y en una primera frase ya dejaba ver adonde apuntaba su intención: a la construcción de ferrocarriles por cuenta del Estado: "*...esa limitación condena a la República a no tener más líneas férreas que las del trazado general, que no son, ni con mucho, las que las necesidades del tráfico y la viabilidad requieren, sin que sea posible suplir su falta con otras vías más baratas construídas por cuenta del Estado, cuando las grandes vías del trazado no encuentren empresas particulares que quieran construirlas, por razón de su gran costo con relación a sus rendimientos probables*". Había una salida que podía eliminar esos inconvenientes: "*El Poder Ejecutivo entiende que la existencia de las líneas generales del trazado, en las condiciones que le fija la ley no se opone a la construcción de otras líneas transversales o paralelas de trocha más angosta y por lo mismo más económica y más fácil de construir, que vendría a complementar el sistema de viabilidad...*". Repárese que si hablaba de líneas "paralelas" y "más económicas" era claro su afán de llevarle competencia a las empresas instaladas, en un intento de forzarlas a rebajar sus exageradas tarifas. Era un golpe directo contra los capitales ingleses que, tocados, iban a reaccionar.

Pero el centro de su pensamiento, y lo que mejor denota la evolución de su antiguo liberalismo principista a la defensa combativa de los intereses de la nación y del Estado, se encuentra en la frase siguiente: "*Lo mismo puede decirse* [en cuanto a sus desventajas] *del sistema de construcción por medio de concesiones acordadas a empresas particulares, adoptado por la ley de 1884. La teoría económica, que por odio al monopolio del Estado enseña que este sistema es el más liberal y ventajoso* [...] *Esta misma teoría se encuentra hoy refutada por la experiencia de las naciones que la habían adoptado, y que reaccionan hoy en el sentido de los ferrocarriles construídos y explotados por el Estado...*".

Era una frase coherente con la posición de un co-fundador del Banco Nacional y que integraba y ampliaba la ideología intervencionista. La experiencia de países ajenos, y sobre todo la propia de sufrir los abusos del ferrocarril británico en el país, cambiaron la óptica liberal del patriciado civilista. Habían aprendido y madurado; comprendieron que la afirmación de la independencia económica del país era vital para afianzar el recién renacido sentimiento de la nacionalidad, y llevados por una profunda convicción de defensa de esos intereses renegaron del liberalismo eco-

nómico e inauguraron, con timidez todavía, lo que habría de ser la corriente estatista del siglo XX batllista.

Continuó diciendo: "*...la opinión casi unánime de todos los autores es, en los países nuevos como el nuestro, donde los ferrocarriles son causa creadora de la población y del comercio, que mientras no nacen y se forman, no pueden alimentar la vida de aquellas empresas, allí donde el Estado tiene que garantir y pagar altos intereses a los capitales empleados en los ferrocarriles; para hacer posible su construcción, el sistema aconsejado por la razón y por la ciencia y aceptado por la absoluta mayoría de las naciones que se encuentran en el caso de la nuestra, es el de construir los ferrocarriles por cuenta del Estado, por medio de empréstitos, cuyo interés y amortización se paga con lo mismo y aún con menos de lo que, por razón de garantía hubiera sido necesario pagar a una empresa particular*". Dos conceptos se deslizaban en el discurso y los dos eran innovaciones esenciales en el pensamiento tradicional del grupo dirigente oriental. Primero, que éramos diferentes a Europa, un país "nuevo", cuyas soluciones no podían ni debían ser las allá adoptadas. Segundo, que en nuestro caso los ferrocarriles no eran una consecuencia de la riqueza acumulada, como en el viejo Continente, sino una fuente creadora de prosperidad. Al ser el medio de transporte *anterior* al desarrollo económico y no una consecuencia sino una causa del mismo, el Estado debía acometer la empresa, pues los capitales privados no se contentarían con un lucro diferido, ya que lo deseaban de inmediato. El concepto que está en el origen de la mayoría de los Entes Autónomos creados en el período batllista se encuentra aquí en germen. La economía en un país dependiente debía ser vitalizada por la acción estatal cuando el capital privado se mostraba temeroso. Ello no significaría pérdidas ni para la comunidad —que tendría un medio de transporte que la haría progresar—, ni para el Erario. Construyendo el Estado directamente las líneas, desembolsaría menos dinero que abonando la garantía a las empresas. No habría pérdidas, al contrario:

"*Así por ejemplo, nuestra ley actual de ferrocarriles garante a las empresas constructoras el 7 % de interés sobre el capital empleado a razón de £ 5.000 por km. por el término de 40 años. Mientras que el Estado puede construir hoy por su cuenta las líneas que quiera, emitiendo títulos de 6 % de interés y 1 % de amortización, garantido por las mismas líneas, de colocación segura y ventajosa.* [...] *Con ese servicio de interés y amortización igual al de la garantía que hoy paga el Estado, los títulos emitidos quedarían amortizados a los 33 años, es decir, que da una economía de 7 años de servicio de garantía sobre el sistema actual. Pero con esta otra ventaja más decisiva: que los ferrocarriles serían desde el primer día propiedad del Estado...*".

Esas dos ventajas se acrecentaban con otra, cuya sola enunciación demuestra hasta qué punto habían servido los ferrocarriles de negociado contra el Estado y contra el país: "*El sistema de concesiones tiene además otro grave inconveniente, y es el de que no aseguran al Estado la construcción de la línea, ni aún después*

de otorgada la concesión; pues es sabido, y nuestra propia experiencia lo demuestra, que, con rarísimas excepciones, los concesionarios de una línea las solicitan para llevarlas a negociar a los mercados de Europa, y allí, si la negocian al amparo de nuestro crédito son ellos quienes lucran y si no pueden colocarlas por razones especiales, es nuestro crédito quien sufre" (922). Allí está una de las causas que hicieron evolucionar a los hombres de la generación de Julio Herrera y Obes: el negociado a expensas del país y de su crédito; el uso del nombre de la nación para conseguir ganancias o desprestigiarla frente a los proveedores de capital europeos.

Al final del Mensaje se incluía un proyecto de ley que liberaba al Estado de las limitaciones antes señaladas: podía construir otros ferrocarriles que los expresados en el trazado general, modificar la trocha y construir los propios emitiendo una Deuda denominada "Bonos de Ferrocarriles" con 6 % de interés y 1 % de amortización. Véase que no se derogaba la ley anterior de 1884 y por lo tanto no se cerraba el camino a las concesiones; la innovación consistía en que el Estado construiría por su cuenta pero, frente a la opinión que se tenía de las empresas particulares existentes, era claro que la intención era quebrar su monopolio y hacerlas servir (bajando las tarifas, mejorando el servicio), los intereses del país.

Las ideas enunciadas son tan importantes que nos parece necesario seguir la suerte del proyecto a través de las Cámaras y las opiniones que recogió.

En ese mismo mes de enero de 1888, una Comisión Especial de la Cámara de Representantes emitió su informe sobre el proyecto. La integraban, entre otros, Carlos Honoré, Domingo Lamas y Francisco Bauzá.

Se pronunció a favor de las ideas de Julio Herrera y Obes, enunciando las ventajas de los ferrocarriles del Estado: *"La conveniencia de establecerse vías férreas nacionales es obvia si se computan los sacrificios inmensos que hacen e hicieron naciones de primer orden para obtener el rescate por cuenta del Estado de las vías de propiedad particular"*. Aquí tanto como el ejemplo europeo, influyó el de la Argentina donde se hablaba de votar la creación de una inmensa deuda pública (50 millones de pesos) para recuperar los ferrocarriles de manos privadas.

Pero las ventajas más importantes eran las siguientes: *"Sólo la entidad que por deber tutela los intereses generales del comercio y de la industria puede reducir las tarifas de transporte a un minimun y a un precio de costo real, fruto de una buena y desinteresada administración; sólo en su carácter de propiedad pública puede hacer de ellos un elemento siempre disponible para la defensa del territorio en momentos supremos..."*.

Aquí se anudaban dos conceptos: en primer lugar, como el Estado no era una empresa en busca de lucro satisfaría el clamor contra las altas tarifas, rebajándolas y adecuándolas a un costo real y al desarrollo económico de la República; en segundo lugar, como los ferrocarriles eran instrumentos de la estrategia militar,

el Estado necesitaba tenerlos siempre en sus manos para reforzar su autoridad y proteger a la nación. Ya se había insinuado en el Senado en 1884: ¿qué pasaría con los ferrocarriles ingleses si un conflicto nos oponía a la Gran Bretaña? Y la respuesta todos la sospechaban.

No era éste, por cierto, el único inconveniente que los legisladores de 1888 derivaban de ser los ferrocarriles extranjeros. La Comisión lo dijo: "*El ausentismo* [el ser extranjeras] *de las grandes compañías de transportes trae forzosamente una exportación siempre creciente de un verdadero tributo anual de la industria y del comercio nacionales, mientras las vías férreas del Estado los exime de este sacrificio y contribuyen a aumentar su capacidad productora, rebajando del costo de sus productos la cuota de tarifas onerosas...*".

Como ya vimos, para algunos de nuestros políticos la clave de la liberación económica era el desarrollo industrial; pues bien: "*La gran capacidad industrial es una consecuencia de la propiedad pública de los ferrocarriles y de tarifas reducidas al costo real del transporte*".

Y que esto era muy importante lo demostraba el hecho —contemporáneo— de que, además de los industrializados países europeos (Italia, Francia), también las naciones dependientes de Gran Bretaña como Australia y la India estatizaban sus ferrocarriles.

Con relación a los ferrocarriles económicos, la Comisión apoyó la iniciativa del Ejecutivo porque vió en ella la necesaria competencia para quebrar el monopolio de transporte de las compañías privadas existentes. Basadas en ese monopolio fijaban altas tarifas que desalentaban la producción, y el Estado se encontraba inerme frente a ellas: "*Es sabido que la enormidad de las tarifas de las vías existentes han hecho con ellas posible una verdadera competencia de las carretas primitivas y que éstas son las que realizan aún el transporte de los frutos del país que producen las tierras casi contiguas a la vía. Sólo la posibilidad de una competencia de líneas paralelas, podrá traer a Administraciones rutinarias a ideas más racionales sobre este tópico, y hará posible alguna transacción que conceda a los Poderes Públicos alguna intervención en la confección de tarifas más liberales*".

Presentado el informe, los días 26 y 28 de enero se discutió el proyecto en Cámara con la presencia del Ministro de Gobierno Julio Herrera y Obes. Sus intervenciones fueron decisivas para que la ley se aprobara, y en una de ellas expuso una idea que corrobora nuestra anterior hipótesis de que el ferrocarril inglés en el Uruguay lo pagó el Estado: "*Actualmente, por el sistema* de *concesiones particulares tenemos esto: un ferrocarril construído por cuenta de las empresas particulares, con garantía del Estado, le cuesta a éste el valor del ferrocarril, con más 10 años de intereses y de garantía. Porque hay esta anomalía viciosa en el país: los títulos emitidos por el Gobierno al 6 % y con el 1 % de amortización quedarían extinguidos a los 30 años; lo mismo sucedería con las empresas de ferrocarriles destinándoles el 1 % que da la ley de amortización, y que se lo da durante 40 años; es decir, que*

se le regalan 10 años de intereses y de amortización, y con más, que se les regala el ferrocarril, que lo ha construido al fin y al cabo el Estado, porque lo ha pagado con 6 % de interés y el 1 % de amortización; y además se le deja ese ferrocarril en propiedad...".

Replicó de inmediato el diputado Zorrilla:

"—¿Y los capitales que han traído las Empresas? [...] *¿no han hecho esos capitales un beneficio al país?".*

"—Sr. Ministro de Gobierno. — Pero se los ha pagado el Estado".

Y es lo más probable que así haya ocurrido; lo que el país no tenía era el capital para montar tantas líneas férreas en un plazo reducido. Pero en los 40 años que duraba la concesión a las empresas, sin duda abonó el Estado el costo entero de las líneas y con exceso. En realidad, más que la incapacidad de auto-financiamiento de la nación, los factores decisivos en la construcción por los ingleses de nuestros ferrocarriles, parecieron ser la falta de confianza en nuestras propias fuerzas —originada por la propia cultura europea que nos nutría intelectualmente—, y el acuciante deseo de los británicos por colocar los excedentes de su industria pesada y sus capitales. Un país dependiente no podía elegir su destino. Tomar conciencia de ese destino y de esa dependencia era un paso adelante de la mayor importancia para promover la liberación. Y ese paso lo dió esta generación de estadistas. Cuando el diputado Zorrilla intervino nuevamente para decir que administrado por el Estado el ferrocarril no "produciría nada", Julio Herrera y Obes contestó airadamente, en defensa de principios que habían surgido en la nación para ya no desaparecer: *"Si lo dejase administrar por persona que piensa como el señor Diputado, es lo seguro; pero si lo dejase administrar por personas que sepan lo que son los ferrocarriles no veo razón para que, si el Ferrocarril Central administrado por el señor Cooper da el 14 %, no veo razón para que administrado por el Estado no lo diese también. El Estado haría desde aquí lo que hace la Compañía desde Inglaterra: ¿o somos nosotros incompetentes para administrar una empresa desde Montevideo, que un directorio administra desde Inglaterra?...".*

Julio Herrera y Obes no estaba solo en esa posición. Tanto Domingo Lamas —que luego redactaría el proyecto de ley aduanera proteccionista— como Francisco Bauzá lo apoyaron e incluso fueron más lejos que él. En efecto, en la discusión de esta ley presentaron un artículo que establecía de hecho el monopolio de la construcción futura de ferrocarriles a favor del Estado.

Y Bauzá, el mismo Bauzá que en 1884 profesaba la doctrina de que "el Estado no debe ser propietario", se expresó así defendiendo ese monopolio: *"...los que se construyan en el futuro, dadas las condiciones en que la Nación se encuentra, el crédito de que goza, el desarrollo de su industria y de sus medios de acción, es más conveniente que se efectúen por este otro sistema de la iniciativa oficial, porque él, a más de fomentar el crédito nacional, trae y asegura ventajas que no pueden despreciarse, tales como*

el beneficio final de la expropiación de los materiales puestos en la tierra y además, la justipreciación de las tarifas y de los precios de los pasajes, etc., etc. Estas son ventajas tan importantes que no pueden dejarse en ningún caso fuera de la jurisdicción del Estado" (923).

Bauzá también había comprendido que la concreción de la idea de nación, que tanto había buscado en su obra historiográfica, necesitaba de una verdadera independencia económica.

Finalmente se aprobó la posición intermedia que mantenía un régimen mixto: intervención del Estado y concesiones particulares.

Pasó entonces el proyecto a la Cámara de Senadores. Su Comisión de Hacienda lo informó favorablemente apoyando la idea de los ferrocarriles del Estado porque: "*...siendo los ferrocarriles, como elemento de progreso, la clave, puede afirmarse, del desarrollo industrial, agrícola y comercial en las zonas que atraviesan, el Estado puede de este modo, además del beneficio indirecto que en sus utilidades reporte como empresa, puede también obtener el más positivo ejerciendo y haciendo sentir su influencia en el progreso y civilización del país, abaratando tarifas, formando itinerarios, arreglos o concesiones especiales a la localidad que necesite de su protección*".

Como se aprecia, estos senadores seguían deslumbrados por la fama del ferrocarril y los milagros que podía operar, pero no se les escapaba que en manos del Estado sería mucho más efectiva esa esperanzada renovación de la economía nacional.

Analizando la ley vigente de 1884 la Comisión afirmó que no había dado resultados por la poca extensión de vía construída. Creyó hallar la explicación de ese escaso desarrollo en el hecho de que esa ley fijaba un precio uniforme de £ 5.000 por km. de vía y las empresas consideraban que el costo de construcción era superior en los departamentos pedregosos del Este. "*...podrían conciliarse los bien entendidos intereses de las empresas constructoras y los del Estado, fijando como valor de cada kilómetro de línea [...] el legal que en cada caso representen, justipreciado por las oficinas técnicas del Estado, después de haberse practicado los estudios y aprobado los proyectos de ejecución, no pudiendo exceder en ningún caso de £ 7.000 por km., y esto de una manera condicional, pues el Estado en ningún caso garantiría mayor suma por intereses que la correspondiente al 7 % sobre un costo de £ 5.000 por km., disminuyendo el tanto por ciento en la proporción que aumentase de esa cantidad el costo de km. de vía, a fin de que la suma a satisfacer a cada empresa como importe de la garantía sea en todos los casos para el Estado la misma que actualmente correspondería...*" (924).

En concreto lo que se proponía era que el aumento del costo de construcción del kilómetro de vía a £ 7.000 fuera compensado con una disminución proporcional de la garantía. Con ello se quitaría a las empresas el pretexto que esgrimían para no seguir construyendo. Consultado el Ministro de Gobierno, aceptó la modificación.

Pasó luego el proyecto a consideración del Senado en pleno.

El senador Mayol realizó una exposición defendiéndolo y poniendo de relieve las novedades que traía con relación a la ley vigente de 1884. En resumen esas innovaciones eran las siguientes: el Estado podía construir sus propios ferrocarriles emitiendo bonos; se reservaba la intervención en la fijación de tarifas cuando las utilidades de las empresas superaran el 8 % anual; no otorgaría ninguna concesión sino a condición de que la línea pasara a ser de su propiedad sin remuneración alguna a los 90 años de concedida; se abrogaría el derecho de expropiación de cualquier línea en cualquier momento, sin esperar los 25 años dispuestos en la ley anterior.

El senador Federico Paullier atacó duramente el proyecto por dos razones. En primer lugar, temió que el Estado emitiera bonos ferroviarios sin tasa ni medida provocando el empapelamiento del país, pues el Poder Ejecutivo podría actuar con demasiada libertad en ese plano. Dijo al respecto: "*Envuelve en sí un voto de confianza ilimitada al Poder Ejecutivo que podría construir todas las secciones de ferrocarriles y emitir millones y millones de bonos alterando la ley vigente, tal vez con verdadero detrimento de las altas conveniencias públicas...*".

En segundo lugar, su oposición era debida a una defensa de los intereses de las empresas ferroviarias extranjeras, cuyos representantes habían presentado a la Cámara una reclamación contra el proyecto de ley que se trataba: "*No hay más que pasar una ligera vista por la exposición hecha por el señor Cooper (*), para ver que ese ferrocarril proyectado entre las dos vías del Central del Uruguay y del Nordeste* [la línea a Bagé] *viene a perjudicar seria y notablemente a esas dos líneas y vendría* [...] *a establecer reclamaciones muy serias contra el Estado, que podrían costarle muy caro. No es sólo la exposición hecha por el señor Cooper; falta aún la más seria de todas, la del Central del Uruguay, que me consta, si se sanciona semejante ley, se cree facultado para suspender sus trabajos y venir con una seria reclamación de millones*". Las empresas británicas habían comprendido que la ley proyectada quebraría su monopolio y dificultaría la explotación de la economía nacional que estaban llevando a cabo frente a la indefensión del Estado. Usaron el medio de las reclamaciones ante el Legislativo que, como se recordará, fue el mismo que antes había empleado la Fábrica Liebig's para impedir la instalación de nuevas fábricas de carne. En este caso amenazaron con suspender los trabajos de construcción y presentar pleitos millonarios al Estado como medio de presión para frenar la posibilidad de instalación de ferrocarriles competitivos. Era la intervención directa de los intereses británicos en nuestra economía; si nos liberábamos de su monopolio, el negocio tambalearía.

Frente a ese ataque tan claro de Paullier contra la intervención del Estado en la construcción de ferrocarriles primero, y a

(*) Edward Cooper era el representante legal ("legal representative") del Ferrocarril Central y testaferro de esta empresa para el arrendamiento de otras líneas que pasaron a su dominio.

favor de los intereses extranjeros monopólicos después, entró en el debate para defender su proyecto (y con él, las dos ideas claves del mismo: estatización y nacionalismo), el Ministro de Gobierno, Julio Herrera y Obes. Otra vez hizo una defensa brillante de su posición, más todavía que la realizada en la Cámara de Representantes. Paullier combatía en dos frentes. Por un lado atacaba por ineficaz al intervencionismo estatal. Por otro señalaba el riesgo de herir a enemigos poderosos por sus medios y su influencia: las empresas extranjeras.

Julio Herrera y Obes también combatió en los dos frentes. Con relación a la intervención estatal expresó: *"La reforma única y trascendental que envuelve el proyecto [...] respecto a la ley anterior, es la de facultar al Estado a construir ferrocarriles por su cuenta. Y esta modificación puede suscitar una cuestión que ha sido muy debatida en la ciencia, respecto de la conveniencia o inconveniencia de que el Estado se haga constructor de ferrocarriles. La cuestión, señor Presidente, es de trascendencia y fundamental [...] Hubo un tiempo [...] en que la escuela liberal en Economía Política proclamaba como un principio el deber de extender la libre concurrencia que rije en las demás industrias, a la materia de los ferrocarriles, principio que excluye la intervención del Estado por completo [...] Los ferrocarriles ingleses eran el ideal de la escuela liberal [...] Pero la experiencia, que es la gran maestra en esas cuestiones, se ha encargado de poner de manifiesto el error que encerraba esta teoría en que se perdía de vista la insuperable alianza que existe entre los intereses públicos y los intereses particulares".*

"La experiencia" había enseñado a Julio Herrera y Obes y a los hombres de su generación que los "principios" podían estar en contra de los intereses nacionales, y que no era una traición abandonarlos, o modificarlos, si ello servía para mejorar la suerte del país. Era lo que habían hecho los campeones de liberalismo, los propios ingleses, en su país y los citó como ejemplo: *"En la naturaleza del servicio que prestan los ferrocarriles, [...] que sirven a intereses vitales de la vida nacional, necesidades estratégicas, necesidades sociales y necesidades económicas, de tal modo que hoy mismo los ingleses, los mismos autores ingleses reconocen que la Inglaterra es el país que tiene los ferrocarriles más mal distribuidos y más caros de todos"*. Por ello *"...el mismo gobierno Inglés, alterando las prácticas conservadoras de aquella Nación, ha construido todos los ferrocarriles de la Australia por cuenta del Estado; expropió en la India los ferrocarriles particulares y está actualmente construyendo por su cuenta los nuevos tranvías a inaugurarse"*. Y lo propio estaban haciendo los demás países industrializados de Europa: Alemania, Bélgica, Noruega, Austria, Italia, habían nacionalizado o estaban en ese momento nacionalizando todos sus ferrocarriles.

La hegemonía de Gran Bretaña sobre las naciones dependientes se había basado siempre en el mismo principio: imponer el liberalismo económico.

Pero ella por su parte, dentro de su propio Imperio, no vaciló

en modificar los principios de ese liberalismo si así conseguía mejorar su economía. Predicaba una cosa, y practicaba otra. Esto era tan evidente que no podía escapar a la percepción de nuestros estadistas. Si la propia campeona del liberalismo encontraba útil estatizar sus ferrocarriles, ¿por qué no habríamos de hacerlo nosotros?

Continuó Julio Herrera y Obes: "*La construcción de los ferrocarriles por cuenta del Estado [...] le dan el pleno dominio de esa clase de vehículos [...] para las necesidades políticas, económicas y sociales; constituye una fuente de recursos financieros [...] y después tienen esta gran ventaja, y es que como el Estado no se propone explotar como negocio industrial, como no tiene que repartir dividendos, las utilidades se traducen, ya en la reproducción de los ferrocarriles como sucede en Bélgica, ya en la disminución de las tarifas con beneficio inmediato y evidentísimo del movimiento de la industria nacional. Hay casos además, en que la construcción de ferrocarriles por medio de concesiones sería imposible. Los concesionarios no aceptan una vía sino cuando ella les asegura un lucro cierto. Cuando son azarosos los productos de una vía, no hay nadie que la tome, y justamente son estos casos en que más interés tiene el Estado en construir ferrocarriles. En países nuevos, la razón determinante para la construcción de ferrocarriles es traer población, atravesar territorios desiertos, razones estratégicas, cosas todas de carácter político y social que no entran para nada en los cálculos de las empresas particulares*".

El concepto es de fundamental importancia y marca la introducción en el país de lo que en Europa se llamó en la época "fines secundarios del Estado". Esta definición significaba el abandono de la idea liberal del Estado "juez y gendarme", y la asunción por éste de crecientes responsabilidades en el plano social y económico, que iban de la enseñanza a la salud pública, de los medios de transporte a las empresas comerciales. Todo guiado por el principio de "servicio público" o "utilidad pública" como justificativos de su expansiva intervención. Pero si las primeras semillas de este concepto empezaron a penetrar la mente de nuestros hombres de gobierno, su germinación y crecimiento se vieron acelerados porque el nuestro era un país dependiente, y su explotación se hacía no sólo en Europa —fijando el precio de nuestros productos pecuarios— sino dentro de la propia República, valiéndose precisamente de esos mismos servicios públicos (ejemplo: el ferrocarril). Esta realidad explica tanto la intención de defender en los hechos los intereses de la comunidad haciendo intervenir al Estado frente a la empresa privada (hecho que también ocurría en Europa), como la reacción nacionalista que surgió en la época, pues además de privada, esa empresa era extranjera (circunstancia original de los países dependientes).

Al mencionar el senador Paullier las reclamaciones de los representantes de las empresas ferroviarias británicas, Julio Herrera y Obes le contestó: "*La presentación del señor Cooper, si no fuera una extravagancia inglesa, sería una soberana impertinencia. Y me extraña cómo el señor Senador no se ha sublevado ante la preten-*

sión de este representante de la Empresa, de despojar al Estado y al Cuerpo Legislativo de una de sus principales prerrogativas, la de legislar en materia de ferrocarriles...". La ampliación de los fines del Estado estaba unida a la defensa de la soberanía económica de la nación: he allí en resumen las ideas que el Ministro de Gobierno planteó en esta ocasión.

Como había sucedido antes en Representantes, tampoco en el Senado Julio Herrera y Obes estaba solo en la defensa de esa posición. Juan Lindolfo Cuestas lo apoyó en sus conceptos principales.

Comenzó señalando que los ferrocarriles ingleses, a pesar de la ayuda financiera del Estado, no habían aportado un progreso serio para el país. Tanto que todavía subsistían —y le hacían exitosa competencia— los medios de transporte primitivos como la carreta y la diligencia: *"Ahí tenemos el ferrocarril del Salto, que hubiera quedado estacionado en Yacuí* [...] *sin haber llegado nunca a su destino, si no hubiera sido* [por] *los cientos de miles de pesos que el gobierno ha tenido que desembolsar, ya se trate de intereses o de subvenciones. Tenemos el de Pando, que hubiera concluido el siglo estando ahí* [...] *si el Estado no hubiera dado el impulso* [...] *Por consecuencia, es el Estado el principal motor de todos estos establecimientos porque sin él, no podrían avanzar absolutamente nada".*

Pero si esos ferrocarriles no habían aportado beneficios para el país, en cambio sus accionistas sí se habían beneficiado, y mucho: *"Yo conozco la situación floreciente del Ferrocarril Central del Uruguay* [...] *Conozco que sus acciones tienen premio en Londres, pero un premio fuerte. Que sus bonos emitidos en 1882 hoy probablemente tienen 28 ó 30 de premio. Por consecuencia su estado no puede ser más floreciente de lo que es...".*

¿Y qué había recibido en cambio de ese enriquecimiento de los inversionistas británicos, el Estado uruguayo?: *"Pero ahora yo pregunto. ¿El Estado ha recibido ese beneficio al igual que* [lo] *ha recibido el capital? ¿No tenemos hoy los fletes de una manera gravosa para la generalidad del servicio de la República? Yo creo que la Compañía no ha comprendido sus intereses, porque en primer término, a medida que fuera floreciendo y que fuera recibiendo los beneficios, debiera ir bajando los fletes para la traslación de los efectos".*

Fue esa voracidad de las compañías, esa avidez por explotar al máximo los recursos del país sin dejarle un momento de respiro, lo que hizo surgir el deseo de librarse de ellas. Habíamos dicho que el imperialismo engendraba sus anticuerpos: he aquí la prueba en las palabras de Cuestas: *"Si estos ferrocarriles procedentes de empresas particulares favoreciesen de una manera directa al comercio y las industrias, no habría que pensar en ferrocarriles del Estado. Pero cuando se ve que transcurridos los años, se ve también el beneficio que esos establecimientos producen sin que el país lo reciba de una manera directa y decisiva, dan necesariamente motivo para pensar y pensar en innovaciones y reformas necesarias. He aquí como yo me explico la razón de este proyecto de ley,*

tendente a independizarse de las empresas particulares, tendente a mejorar la situación del comercio y de las industrias...".

Las dos ideas que hemos estado rastreando permanentemente en este proyecto de ley resurgieron en las palabras de Cuestas con claridad: nacionalismo y estatismo. Y por si alguna duda sobre esto quedara, véase cómo terminó su discurso: "*Yo creo pues, que el rechazar este proyecto en general sería un error, sería un error porque alentaríamos a las empresas particulares para que pensaran en utilizar más de lo que utilizan en perjuicio del país. Sería un error porque cerraríamos la puerta a la esperanza de toda evolución en favor de los intereses del país*" (925). El proyecto permitiría disminuír las exacciones de las empresas extranjeras; el proyecto permitiría fomentar nuestros recursos para liberarnos económicamente.

Claro que éstas eran las intenciones de su autor y sostenedores; en la práctica la ley de 1888 fracasó. Pero lo que nos importa subrayar —y por eso las largas transcripciones— es que habían hecho carne ya, en esta época, en el grupo dirigente civilista, ideas que habrían de ser llevadas a la realidad con el advenimiento al poder de un hombre que estaba muy cerca de él en estos momentos: José Batlle y Ordóñez. Sin quitarle ningún mérito a su propia gestión de gobierno, es necesario señalar que ella no fue un milagro histórico promovido en el vacío. El batllismo —en cuanto ideología estatista y nacionalista— no surgió de la nada ni de la cabeza de un solo hombre. Sus raíces se encuentran aquí, en la lucha que los hombres del 90 llevaron a cabo contra la potencia imperial de turno. Y esta ley ferroviaria de 1888 —con todas sus limitaciones— marca un hito trascendente en esta empresa por hacer del Uruguay un país soberano, no sólo política sino también económicamente.

* * *

Finalmente el proyecto se aprobó, con algunas modificaciones. Se mantuvo la línea intermedia entre el Central y el Nordeste a Bagé, pero debiendo obtener el Poder Ejecutivo en cada caso, aún en el de los ferrocarriles económicos, autorización del Cuerpo Legislativo para emitir bonos y construirlos por cuenta del Estado; también se conservaron sus derechos a intervenir en las tarifas y a proceder a la expropiación de las líneas existentes en cualquier momento. El cúmplase lo puso el Ejecutivo el 30 de noviembre de 1888 con las firmas de Máximo Tajes y Julio Herrera y Obes (926).

Todo el esfuerzo sin embargo, estaba condenado. La crisis financiera porque atravesó el Estado en estos años le impidió llevar a la práctica el gran pensamiento de la construcción de ferrocarriles por su cuenta. Los empréstitos europeos, malgastados entre 1887 y 1890 y ansiosamente buscados luego de ese año, no vinieron a fortalecer al Erario y sus nuevas finalidades. El patriciado civilista tuvo durante la Presidencia de Julio Herrera y Obes (1890-1894) que combatir con mayor urgencia a otro enemigo: el círculo orista. Para ese combate todas las fuerzas se tendieron y los empréstitos

pedidos a Europa se ciñeron al deseo único y exclusivo de reflotar al Banco Nacional. Es interesante señalar empero, que el Gobierno al combatir al círculo orista estaba, como ya lo hemos comprobado, luchando contra un grupo social que de nacional sólo tenía el nombre, pues él también era un digno representante de los intereses extranjeros. Por ello, la ley ferroviaria de 1888 no es más que una faceta de un combate más amplio en el que los principios del estatismo y del nacionalismo se fueron definiendo. Independizar al país de las empresas ferroviarias británicas formaba parte de la misma ideología que deseaba independizarlo de la tiranía orista o de la manufactura europea.

Ferrocarriles estatales, Banco de Estado y desarrollo industrial eran la tríada que esta generación legó a quienes la sucedieron. El objetivo: la independencia nacional.

4 — El Estado y las tarifas ferroviarias

La ley de 1884 sólo permitía al Estado intervenir en la fijación de las tarifas cuando las utilidades de la Compañía fueran superiores al 12 % anual. La ley de 1888 redujo el margen de ganancia al 8 %, aunque sin violar las concesiones anteriores a 1888 donde se hubiera dispuesto una utilidad mayor.

Aún cuando la ley de 1888 significara una reacción favorable al intervencionismo estatal, lo cierto es que las utilidades *declaradas* por las empresas nunca permitieron al Estado ejercer ese derecho. Por lo tanto, la acción de los Gobiernos en pro de una rebaja de los fletes se redujo a petitorios sin valor legal, que confiaban en la sensibilidad de los gerentes de las empresas y en alguna amenaza sugerida de controlar con eficacia la contabilidad. Bajo la administración de Julio Herrera y Obes se llevaron a cabo acciones para frenar los abusos de las empresas británicas. Durante su presidencia actuó en el Ministerio de Fomento Juan Alberto Capurro, el autor de la ley ferroviaria de 1884.

Impulsado por una tenaz campaña de prensa, Capurro logró que el Central rebajara las tarifas, lo que le mereció a "El Siglo" el siguiente comentario en junio de 1890: "*El Sr. Capurro se ha encargado de hacer efectivas algunas rebajas a fuerza de gestiones que mucho abonan en su favor y que el país le agradecerá seguramente. Ahora que una parte de la ráfaga de felicidad "va por fin a acariciar las mejillas de los agricultores"* [...] *debemos esperar que las rebajas que ha obtenido el Sr. Capurro sirvan de base a otras nuevas...*" (927).

"El Siglo" parafraseaba con ironía una expresión que figuraba en la Memoria de la empresa donde se decía que "una ráfaga de felicidad acariciaba la mejilla de los accionistas" ante los intereses elevados que el ferrocarril "uruguayo" estaba produciendo. Por otro lado, según el periódico, ésa debía ser la primera de una serie de futuras rebajas, lo que está demostrando a las claras cuán

elevadas debían ser las tarifas (como lo veremos), y cuánta angustia causaban al productor rural.

Años más tarde, en 1893, ante una nueva petición del Ministro Capurro en el mismo sentido, el Central se negó a proceder a otra rebaja. La argumentación en contrario la expuso al Ministro el representante legal de la empresa, Horacio García Lagos: "*...la tarifa cuya rebaja se pretende de nuevo sufrió ya una reducción considerable a pedido de V. E. mismo de 20 % término medio sobre la que regía anteriormente; habiéndose además reducido el mínimun de kilos para cada transporte sujeto a esta tarifa de 3.000 a 1.000 kilos con notable ventaja de los cargadores*". Agregó que dicha tarifa había provocado un progreso notable de la agricultura al norte del Río Negro, y que resultaba un 27 % más barata que la cobrada por el ferrocarril del Sud argentino. Concluía: "*Es de lamentarse, ciertamente, el bajo precio que hoy alcanzan los cereales y que sirve de fundamento a las quejas de los cargadores contra la tarifa vigente en esta línea, pero V. E. comprende bien que esa circunstancia no puede tomarse como base para una rebaja en la tarifa, por cuanto con igual derecho, aplicando la misma regla, alzaría los fletes la empresa si el trigo llegase a valer de 4 a 5 pesos en vez de los 2,50 que vale en el día*" (928).

Por supuesto que la argumentación de la empresa, expresada por un abogado uruguayo, era especiosa. Si los agricultores se quejaban era porque la tarifa férrea les llevaba su magra ganancia; el ferrocarril tenía los mismos costos cualquiera fuera el valor del trigo, y las tarifas siempre los cubrían con holgura. Si no las rebajaba era porque permanecía fiel a su política primera de extraer el máximo beneficio en el menor tiempo posible. La empresa no entendió sus intereses, como lo había dicho Cuestas, o los entendió a corto plazo, pues sólo buscó exprimir la economía nacional sin pensar que como reacción se granjearía el antagonismo de la campaña y debilitaría a la producción rural, disminuyendo así el volumen de lo que, con otra política tarifaria de más aliento, hubiera podido transportar. Pero exigir largueza de miras a una empresa privada era una utopía.

5 — El Estado y la fiscalización de la contabilidad ferroviaria

El control de la contabilidad de las empresas ferroviarias con líneas garantidas, no sólo había sido dispuesto por la ley de 1884 —aunque de manera muy deficiente— sino que se imponía por dos motivos: a) La acción del Gobierno sobre las tarifas dependía, como hemos visto, de las utilidades de la empresa, y el monto de éstas sólo surgiría a luz cuando la contabilidad fuese revisada y hurgada en sus menores secretos; b) El servicio de garantías abonado por el Gobierno también dependía de las utilidades. Por todo ello la contabilidad que era, como se denunció repetidas veces, inten-

cionalmente deficiente y a todas luces falsa, fue un aspecto crucial de la lucha por contener la voracidad británica.

La prueba más clara de la verdad de estas afirmaciones la dió en la Cámara de Representantes el diputado Antonio María Rodríguez en el año de 1889: "...*con la línea del Central ha ocurrido el fenómeno curioso de que nunca producía el interés garantido, pero que tan pronto como esa oficina* [Interventora de Ferrocarriles] *se organizó y se llegó en la ley del 84 a establecer la fiscalización por cuenta del Estado, la Empresa se apresuró a renunciar la garantía porque esa renuncia la ponía a cubierto de la obligación de restituir con el excedente de sus rendimientos, las cantidades que había recibido por aquel concepto. Quiere decir, que esa oficina produjo resultados: por lo menos, ya que no se ha conseguido la restitución de las garantías, se consiguió la renuncia de las que deberían pagarse en lo sucesivo*" (930).

Como se recordará, en la ley de 1884 se establecía que cuando el rendimiento neto de la empresa superara el 8 % ésta debía devolverle al Estado las sumas adelantadas en concepto de garantía (art. 17); gran interés debió tener el Central, entonces, para apresurarse a renunciar a la garantía cuando hasta ese momento, según la contabilidad que presentaba al Estado, nunca llegaba a cubrir el 7 % (hasta ese porcentaje obraba la garantía estatal). Es la más palmaria demostración —como lo fue también para los contemporáneos— de que su contabilidad era falsa.

Muchos otros métodos emplearon para no llegar nunca a un rendimiento del 8 % y hacerse pagar la garantía por el Estado. Por ejemplo, tener una sección de vía no garantida y otra sección (un ramal o una extensión) garantida, y distribuir proporcionalmente entre ambas *todos* los gastos de explotación. Véase dónde estaba la maniobra en perjuicio del Estado, según lo denunciaron miembros de la Comisión de Contabilidad de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento en 1891: "...*el Estado, garantiendo un beneficio en una extensión o ramal de una vía férrea* [...] *lo hace en muchos casos sobre una base muy superior a la de los capitales realmente invertidos en la construcción de esos ramales, pues dentro de las £ 5.000 nominales de costo kilométrico entran los principales elementos de primer establecimiento, que en los ramales o extensiones de una línea no figuran sino en una ínfima parte, como ser: estación principal, talleres, tren rodante, etc., de manera que el 7 % de interés nominal puede representar el 10 ó 12 de interés real* [...] *Y aquí se ve la gran ventaja que tiene una empresa al extender su línea bajo el amparo de la garantía*". Y se entiende también por qué el Central trató de acumularlas todas en sus manos.

Así se explican las ventajas de los contratos de arrendamiento a perpetuidad de la extensión al Nordeste (Minas), al Este (Nico Pérez) y al Norte (Rivera). La contabilidad era confusa adrede, pero vale la pena el esfuerzo de enterarse.

El abogado del Central, Horacio García Lagos, sostenía que los beneficios que daba la sección de Montevideo a Pando (a cuya garantía habían renunciado porque daba ganancias) no debían sumarse a las entradas propias que "*producen las secciones garanti-*

das, porque tal cosa importaría dar participación al fisco en beneficios que no ha concurrido ni concurre a conseguir y que son propios de la empresa". Pero si los beneficios de esa sección no se le imputaban a las demás, sí se le imputaban a éstas los gastos que la primera había tenido, y que por ser gastos de instalación eran elevadísimos. Como el Ferrocarril Central había invertido en gastos de instalación el 51 % de sus entradas, ésa era la proporción que, según su abogado, debía deducirse de las "entradas propias" de la sección garantida por concepto de "gastos".

En pocas palabras, lo que el Central hacía era compartir sus gastos con las extensiones garantidas pero no sus beneficios; por lo tanto, las extensiones daban pérdida, y como estaban garantizadas, el Estado debía pagar.

Para colmo, ni siquiera ese criterio tan especial de compartir los gastos pero no las ganancias con sus filiales, lo aplicó a todas ellas. Porque si ese 51 % de gastos se lo atribuyó al ramal a Minas, al de Nico Pérez le adjudicó el 60 % y al de Rivera... ¡ni la propia Comisión informante entendió el procedimiento por el que se le cargaban gastos! Tres sistemas de contabilidad diferentes y ningún Dios verdadero (931).

Un ejemplo similar de contabilidad "sui generis" lo encontró Augusto Madalena, jefe de la Sección Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, en 1892 cuando fue a Salto a inspeccionar el Ferrocarril Noroeste del Uruguay. En su informe expresó que al examinar la contabilidad había observado que: *"los gastos correspondientes a los gastos de la Junta en Londres que en el estado de inversión figura con $ 7.050 estaba asentada en libros pero sin recibo ni documento alguno justificativo. Interrogado el señor administrador a ese respecto expuso: Que el Directorio en Londres le exigía el envío de esa cantidad cada semestre, o sea $ 1.175 mensuales, en cuya suma estaba estimado aproximadamente su presupuesto, asegurando haber telegrafiado a Londres pidiendo los detalles de dicha cantidad, y comprometiéndose a satisfacer mi exigencia para la próxima inspección..."* (932).

Los gastos de la administración en Londres no se los justificaba. Se comprende qué ancho campo de maniobra tenían las empresas para "manejar" sus cuentas: siempre perdían y el Estado debía compensarlas por esas pérdidas.

En el mismo año de 1892, el ingeniero Julio Leroy, integrante de esa oficina dependiente del Ministerio de Fomento, examinó la contabilidad de las extensiones Norte y Este del Ferrocarril Central. En la primera encontró que los gastos promedio anuales ascendían a $ 118.540,56 en lugar de los $ 159.200 presentados por la compañía; en la segunda, los gastos habían sido de $ 53.549,18, pero la compañía declaró $ 76.050 (933).

Compréndase que estos ejemplos son apenas una muestra de las muchas formas que usaban las compañías para defraudar al Estado. De esto eran perfectamente concientes los contemporáneos. Basta leer para comprobarlo, el siguiente artículo de "El Siglo" que desbordaba desconfianza hacia las empresas. Se recordará que en 1891 el Estado pagó de garantía $ 933.506: *"Pues bien, durante*

el año 1892, la nación ha pagado 919.394 pesos que se distribuyen en esta forma: extensión Norte del Central, ramal a Nico Pérez y ramal a Minas, $ 483.921; Midland, $ 269.941; Nor-Oeste $ 68.355, y Norte $ 97.198. Englobando todas las líneas garantidas, resulta entonces que las utilidades recogidas en 1892 apenas suben a 14 mil pesos, y que el Estado ha tenido que hacer efectivo casi íntegramente el servicio a su cargo. No desconocemos que en esta época de liquidación y de marasmo en todo los negocios, el tráfico ha bajado fuertemente [...] Pero con eso y todo, es inadmisible que el beneficio único de toda la red garantida sean catorce mil pesos. El control de los ferrocarriles ha estado hasta aquí muy descuidado y hay que aguardar que corrija grandes abusos una fiscalización rigurosa y prolija" (934).

Esa fiscalización se había intentado, pero en forma parcial y desordenada, a impulsos de decretos reglamentarios de la contabilidad que las compañías burlaban de inmediato y se tornaban por lo tanto insuficientes. Como ya dijimos, en la ley de 1884 (arts. 20 y 21) se estableció la obligatoriedad de las compañías de presentar sus libros a examen de las oficinas públicas. Pero la reglamentación de esa disposición demoró cinco años, y recién en 1889 la Contaduría General de la Nación la tuvo pronta. Hubo que esperar dos años más, hasta 1891, para que apareciera el primer decreto al respecto. Compréndase además, que los funcionarios asignados a esas tareas de control debían ser expertos en contabilidad, pero también en construcción de ferrocarriles, técnicas de explotación, itinerarios, gastos de servicio, etc. En un pequeño país que todavía no preparaba contadores ni suficientes ingenieros, era difícil hallar el personal técnico adecuado para cumplir la tarea.

Todas estas carencias fueron hábilmente explotadas por las empresas, y cuando al fin las reglamentaciones aparecían no les faltaban medios para flanquerlas ayudadas muchas veces por "expertos" nacionales (caso de Horacio García Lagos y la larga serie de brillantes abogados que tuvo el ferrocarril inglés).

El primer decreto que conocemos sobre el tema es del 24 de marzo de 1891 y está firmado por Julio Herrera y Obes y su Ministro de Fomento José María Castellanos. Disponía la formación de una Comisión (cuyo informe analizamos antes) para establecer, de acuerdo con las empresas, una contabilidad clara que eliminara el abuso de distribuir los gastos entre todos los ramales pero no los beneficios; decía en su art. 5º: *"Que si bien es un deber del Gobierno el cumplimiento estricto de las obligaciones contraídas por el Estado, no lo es menos el exigir de las compañías perfecta claridad en su contabilidad, y de que no se involucren los rendimientos y gastos de las líneas garantidas con los de aquellas que no gozan de garantía, a fin de que la Nación no pague más de lo que en justicia corresponde, ni deje de percibir los derechos que las líneas no garantidas deben abonar"* (935) (*).

(*) En la Comisión creada por este decreto el Gobierno incluyó a Horacio García Lagos, quien casi de inmediato renunció pues el Ferrocarril Central lo designó su asesor letrado. La empresa sabía a quien nombrar para defender sus intereses, el Gobierno, en cambio, si obró de buena fe, pecó por ingenuidad.

Que este decreto se redujo sólo a buenas intenciones lo demostró el hecho de que a los pocos meses hubiera que dictar otro: el de 6 de noviembre de 1891 firmado por Julio Herrera y Obes y Juan Alberto Capurro, quien había asumido la cartera de Fomento y conocía con quién trataba cuando se dirigía a los ferrocarriles. Por él se creaba una *"Oficina de Control de los Ferrocarriles, compuesta de los señores ingenieros don Julio Leroy, vocal de la Dirección General de Obras Públicas y don Battisti Alceste y del señor Augusto Madalena, Jefe de la Sección Ferrocarriles de la Contaduría Central del Estado..."*, y se dictaban normas para superar la maniobra de englobar todas las líneas para los gastos, y discriminarlas para las ganancias.

El decreto del 6 de noviembre de 1891 imponía un sistema de contabilidad (*) por el cual el rendimiento neto de toda la línea se repartiría proporcionalmente al movimiento de tráfico propio de las dos secciones: la garantida y la que no lo estaba. Con ello se terminaría, teóricamente, la posibilidad de hacerle pagar al Estado un porcentaje que nunca se cubría porque las empresas inflaban los gastos.

Sin embargo, tampoco este reglamento dió los resultados esperados, presumiblemente por la complicadísima contabilidad que a propósito llevaban las empresas. Por ello surgió un nuevo reglamento, de 26 de enero de 1892, que constaba de 3 capítulos y 35 artículos, extremadamente minucioso y preocupado por determinar el tipo de gastos que se podía cargar al rubro egresos (937). Fueron sus autores Battisti Alceste y Augusto Madalena, aunque este último no quedó satisfecho con su redacción pues al poco tiempo presentó un amplio informe sobre los defectos de su aplicación. En el mismo año 1892, en las líneas regidas por el sistema del decreto se comprobó una diferencia de $ 66.406,49 entre las

(*) Estas normas eran las siguientes:
"...las cuentas de Ingresos así como las de Egresos se dividirán a su vez y respectivamente en dos secciones especiales, formadas:

a) Por los ingresos y egresos que puedan imputarse con toda seguridad y exactitud a una vía o sección de vía determinada, ya sea ésta garantida o no. Estos ingresos y egresos serán calificados de Ingresos y Egresos localizables.

b) Por los Ingresos y Egresos cuya parte imputable a cada una de la vía o sección de vía garantida o no garantida, sea de imposible o de difícil determinación. Estos ingresos y egresos serán calificados de Ingresos y Egresos Indivisibles y se repartirán entre las vías o secciones de vía garantida y no garantida, con arreglo a los procedimientos que se expresan a continuación.

3º) El procedimiento que se seguirá para calcular la parte de Ingresos procedentes de mercaderías y pasajeros que circulan en las dos secciones garantidas y no garantidas, será el siguiente:

En cada caso particular de transporte de mercaderías o pasajeros, se prorrateará el importe producido por el movimiento de cada una de aquéllas o éstas, proporcionalmente al trayecto que en cada una de las secciones hayan respectivamente recorrido.

4º) Respecto a la repartición de los gastos indivisibles procedentes exclusivamente de la explotación de ambas secciones, éstos se prorratearán proporcionalmente al movimiento de tren corrido en cada una de las respectivas secciones.

6º) La diferencia entre los ingresos y egresos calculados separadamente para cada una de las secciones garantidas y no garantidas, y de acuerdo con lo establecido más arriba, constituirá el "rendimiento neto" de la sección correspondiente, y sobre este rendimiento se calculará para la sección garantida el complemento que haya de abonar el Estado para integrar la garantía". (936).

cuentas rendidas al Gobierno y las rendidas a Londres. La máxima de "hecha la ley, hecha la trampa" parecía ser de aplicación sistemática por las empresas ferroviarias. Así se explica la sucesión de decretos anotados, cada uno de los cuales venía a llenar lagunas dejadas por el anterior, o cubrir huecos que permitían la evasión de la contabilidad. Fue una lucha tenaz ésta del Estado contra las compañías inglesas, que no se pudo ganar por estos años. Entre otras razones, por la falta de personal y recursos adecuados a la tarea de fiscalización. Madalena, en el informe citado, se quejó de que, habiendo pasado la parte técnica del control ferroviario al flamante Departamento Nacional de Ingenieros, el personal de su oficina se había visto reducido a tres personas: un contador Jefe, un Oficial 1º y un auxiliar. *"Este es pues, el verdadero personal que tiene actualmente a su cargo el manejo de la garantía que el Estado otorga a los ferrocarriles y la fiscalización de las operaciones de cuatro grandes Empresas de 1.600 km. de extensión con más la circunstancia de que 3 de estas Empresas tienen su asiento en departamentos lejanos a la Capital".*

El resultado de este ineficiente control fue el siguiente:

"Relación entre las secciones garantidas y no garantidas del Ferrocarril Central del Uruguay, según su recorrido kilométrico, sus ingresos, sus egresos y ganancia líquida:

Primeros semestres de 1892, 1893 y 1894	Recorrido	Ingresos	Egresos	Ganancia
Secciones garantidas	39.37	31.87	35.83	27.83
Secciones no garantidas	60.63	68.13	64.17	72.13

El examen de este cuadro demuestra que las entradas de las secciones garantidas, con relación a su recorrido, bajan a medida que los gastos suben; por el contrario en las secciones no garantidas el proceso se efectúa en razón inversa: las entradas están sobre el recorrido mientras que los gastos están debajo y, como consecuencia inmediata, viene el producto líquido a dar la medida exacta de ese desequilibrio, arribándose a la siguiente conclusión: Si se admite que el trabajo de un ferrocarril está representado por su recorrido y que las entradas, gastos y beneficios están sometidos a este principio, el resultado que antecede demuestra de una manera tangible y expresa que en el reparto de las utilidades y de las cargas, las secciones no garantidas están beneficiadas con notable detrimento de las garantidas" (938).

O sea que, a pesar de todos los controles, los ferrocarriles seguían beneficiándose indebidamente de la garantía que les proporcionaba el Estado. En estos abusos, lo repetimos una vez más, debe verse uno de los motivos de la corriente estatista y nacionalista que empezó a surgir por esta época en nuestros hombres públicos y cuya mejor prueba son los decretos estudiados.

Pero esta defraudación al Estado no era el único motivo de descontento contra las empresas. Mucho más profunda y extendida, por cuanto afectaba a sectores amplios de la población y a fuerzas sociales poderosas, fue la queja contra las altas tarifas que cobraban.

Capítulo III
Influencia de los ferrocarriles en la economía rural

1.— El centralismo montevideano

Como ya hemos adelantado, el trazado radial de los ferrocarriles tuvo la característica de su concentración en Montevideo. Aparte de los intereses del alto comercio y del Estado que para ello confluyeron, es necesario repetir que tal hecho fue también el reflejo de una realidad económica y política previa al propio ferrocarril, aunque éste la acentuó. Puerto principal del territorio, mercado de consumo esencial, sede de los Poderes públicos, tal concentración era tal vez inevitable y sólo vino a subrayar el predominio de la Capital.

Sin embargo, es necesario hacer una precisión: todavía, por estos años, el triunfo de Montevideo no se había completado; estaba en tren de lograrlo. Y ello porque nuestra principal industria, la ganadería, si bien dependía de él en buena proporción (en Montevideo estaba uno de los núcleos saladeriles y la Tablada para el consumo capitalino), aún contaba con otras salidas importantes: los saladeros del litoral uruguayo y Río Grande. Será recién con la instalación del frigorífico exclusivamente en Montevideo que su atracción se volverá irresistible y se habrá concretado la formación de un mercado económico nacional que lo contará como cabeza.

En este período a estudio, pues, Montevideo creció y fue acentuando lo que sería después la macrocefalia económica y demográfica del país. En ese crecimiento tuvo influencia determinante el trazado radial de las vías férreas. Para ello éstas desempeñaron un doble papel: por un lado, concentraron los elementos de comercialización e industrialización en la Capital: aparte del predominio de la Tablada de Montevideo, aquí estaban también las barracas de cueros, lanas y depósitos de cereales. Para obtener mejores precios que los que ofrecía el pulpero de la zona era buen recurso enviar los frutos a la ciudad.

Por otro lado, el ferrocarril desarrolló una activa competencia con la navegación litoraleña y platense. Examinemos ambos hechos.

La industria existente en el interior era reducida. A lo sumo

podemos señalar la presencia de molinos que proporcionaban harina a los centros poblados más importantes. Pero luego de la expansión del ferrocarril, aún esta pequeña industria empezó a desaparecer en beneficio de la capital. Decía Carlos García Acevedo en su "Estudio sobre ferrocarriles" de 1892:

"No está demás hacer notar aquí que, a juzgar por las tarifas actuales, parecería que el Central no se esforzase en fomentar el establecimiento de molinos, que han de desenvolver en nuestros distritos rurales la industria de moliendas de trigos. Tomando como promedio de la línea el punto en que está situada la Estación Río Negro (kilómetro 273), notamos que la harina paga por su transporte a la capital $ 7,60 cada 1.000 kilogramos; y como esta carga puede alcanzar en nuestra Plaza de Frutos un precio de $ 64 más o menos, resulta que el flete absorbe un 12 % de su valor. El trigo venido a la Capital desde Río Negro paga $ 2,80 por flete de cada 1.000 kilogramos, que valen $ 36 más o menos; el precio de tarifa representa, pues, un 8 % del valor de la carga. Se echa de ver que los fletes están combinados de tal manera, que los industriales de las zonas mencionadas preferirán enviar sus trigos como los produce la tierra para que sean molidos en la capital, resultando de esto que la industria de molienda en campaña no será favorecida como lo merece e interesa al propio ferrocarril" (939).

Creemos que esta cita es demostrativa de lo que queríamos señalar: la escasa industria existente en el interior tendió a desaparecer en beneficio de Montevideo, y la incidencia del ferrocarril (de sus fletes) en ello es decisiva. De este modo fue concentrándose en la Capital la vida industrial y comercial de la República.

No estaba en el interés del ferrocarril mantener la industria molinera del interior. Si el trigo no era molido en la zona había que enviarlo a Montevideo —con lo que el ferrocarril ganaba una vez en su transporte—, y luego había que llevarlo del molino de Montevideo a la zona que lo produjo, como harina —y otra vez ganaba el ferrocarril—. Además, por el volumen de la carga, muy superior en el trigo que en la harina como es lógico, también le convenía al ferrocarril transportar al primero y no a la segunda. El resultado fue el ya anotado: lenta desaparición de las pequeñas industrias de campaña en beneficio de la capital, fomentada por el ferrocarril.

En cuanto al segundo punto señalado, la competencia a la navegación fluvial, el resultado tendía hacia el mismo fin: declinación de los puertos litoraleños en beneficio de Montevideo.

Dice Carlos Panizza en su artículo ya citado: *"En 1892 aún no se manifestaba, apenas se insinuaba el hecho de la pérdida constante de cargas para la navegación fluvial. Las cargas transportadas por el Midland son las desviadas de la vieja ruta del río Uruguay y que correspondía a esa vasta zona que, saltando la frontera de los tres países, tenía en Salto su lugar de concentración".*

"El siguiente cuadro ilustra sobre los volúmenes que el Midland desvía, en exitosa competencia, de la ruta fluvial:

	1891	1892	1893	1894	1895	
Toneladas transportadas	13.948	21.680.	24.985	31.564	41.198"	(940).

Como bien lo expresa el autor, si la extensión kilométrica del Ferrocarril Midland fue en esos años siempre la misma (317 kilómetros), resulta claro que el aumento de tonelaje transportado se debió a un incremento de su actividad comercial. Como el Midland conectaba con el Central en Paso de los Toros, y el Central entraba en Montevideo, era una forma indirecta de absorber el comercio en beneficio de la capital y en desmedro de las ciudades del litoral y los medios tradicionales de transporte, en este caso la navegación fluvial.

Debe quedar claro sin embargo, que estos hechos fueron ocurriendo lentamente. Es decir, que no bastó la aparición del ferrocarril para arruinar a la industria del interior y a la navegación fluvial. Por el contrario, el ferrocarril tuvo una ardua lucha antes de imponerse porque las elevadas tarifas que siempre cobró permitieron que los medios tradicionales de transporte continuaran viviendo. Sólo venció con el tiempo, cuando los mercados de las distintas zonas del interior fueron desapareciendo ante el predominio excluyente de Montevideo, y en el país no quedó otra plaza para vender, comprar o industrializar que la capital. En este sentido el ferrocarril habría de actuar de la misma manera que en Europa: al poner en contacto regiones de producción y centros de consumo y exportación, concentró la vida económica en estos últimos y formalizó el nacimiento de un único mercado económico nacional, integrado, sin las desviaciones que nuestro país había conocido hacia centros de consumo brasileños o argentinos. Pero esto ocurrirá recién en nuestro siglo.

Como se comprende, las empresas ferroviarias, en el primer instante de su expansión por lo menos, no realizaron a conciencia esta tarea de crear un mercado económico nacional o integrado. En estos años el ferrocarril se había tendido para buscar el comercio de tránsito en las fronteras, y si a su paso recogía la producción agropecuaria oriental, la ventaja sería doble, pero no era ése el objetivo principal. Cuando el comercio de tránsito comienza a declinar, entonces sí, reducidas a las solas fuerzas de la producción nacional, las empresas —eufemismo para designar la esencial, el Central del Uruguay con terminal en Montevideo— alentarán la unificación del mercado.

2 — Las causas de las altas tarifas

Creemos que el ferrocarril se tendió ansioso por dominar el comercio de tránsito, y prueba de ello es que todas las líneas buscaron la frontera. Por lo demás, la mayor parte de las manifestaciones del autor del trazado, Juan Alberto Capurro, y las Comisiones de

las Cámaras legislativas, afirmaron ese propósito. Porque las empresas tenían en vista ese objetivo las tarifas ferroviarias fueron desde el principio de la explotación muy elevadas: ese comercio de tránsito podía pagarlas. En efecto, las mercaderías de importación —que los ferrocarriles nacionales llevaban a las provincias limítrofes argentinas y brasileña— eran en su gran mayoría artículos manufacturados que soportaban bien un flete elevado. Pero también este flete podía ser tolerado por las mercaderías de exportación, porque lo que los ferrocarriles conducían desde las provincias argentinas y Río Grande para Montevideo eran productos pecuarios tales como cueros y lanas. Y en este sentido estaban tan capacitados para pagar una alta tarifa como los cueros y lanas uruguayos.

Los siguientes cuadros de Juan José Castro en 1893, avalan estas afirmaciones: el ferrocarril se lanzó hacia la frontera para buscar el comercio de tránsito y no para responder a necesidades de nuestra economía; las empresas ferroviarias por lo tanto, se excedieron en la extensión de las líneas. Por eso sostuvimos que el ferrocarril inglés, realizado en la forma en que lo fue, no respondía a los intereses rurales uruguayos. Véanse estos cuadros confirmativos:

Extensión de los ferrocarriles por cada 1.000 km. cuadrados:

Estados Unidos	29 km.
Uruguay	8 "
Méjico	5 "
Argentina	4 "
Canadá	2 "
Brasil	1 "

Quiere decir que el Uruguay tenía, después de Estados Unidos, la mayor extensión ferroviaria por cada 1.000 km. cuadrados de toda América: dos veces más que Argentina, cuatro veces más que Canadá, ocho veces más que Brasil.

La desproporción de nuestras líneas parece aún más grave si se las compara con la población nacional:

Extensión por cada 1.000 habitantes:

Canadá	4 km.
Estados Unidos	4 km.
Argentina	2.961 mts.
Uruguay	2.063 mts.

O sea, que Uruguay disponía de 2 km. de vía férrea cada 1.000 habitantes. Ahora bien, ¿tenía tal desarrollo la economía uruguaya de la época como para sostener con facilidad ferrocarriles tan extendidos? ¿Calcularon los ingleses, antes de trazarlos, si la producción nacional podía darles ocupación permanente y lucrativa? Parece

evidente que no, pero es obvio suponer que no fue por error sino porque no estaban buscando principalmente el negocio del transporte de los productos pecuarios uruguayos, sino el de las mercaderías que iban y venían de las provincias limítrofes, es decir, del hinterland platense. Este último cuadro lo demuestra:

Estados	Años	Km. ferrocarriles en explotación	Importación y exportación en dólares	Comercio de importación y exportación por cada km. de ferrocarril
Chile	1891	2.824	124.455.770	41.298
Uruguay	1891	1.602	56.092.356	35.014
Brasil	1890	9.800	262.766.160	26.813
R. Argentina	1891	12.134	182.794.313	15.060
E. Unidos		275.070	1.717.186.000	6.238 (948)

Con 35.000 dólares de comercio exterior por kilómetro de ferrocarril, ocupando el segundo lugar en América, mucho más que Brasil, Argentina y Estados Unidos, el Uruguay era un excelente lugar donde invertir en líneas férreas que servirían tan provechoso tráfico. Ese comercio de tránsito fue uno de los responsables de las altas tarifas. Cuando él empezó a declinar, las empresas tuvieron que concentrar su atención en nuestra producción interna, pero, decididas a no ver descender sus ganancias, mantuvieron fletes que no condecían con la potencialidad de la nación oriental. Buscaron un negocio fructífero (el comercio de tránsito), y se tuvieron que resignar con otro mucho más débil (la producción interna). El resultado fue que el ferrocarril no se adecuó a nuestra economía rural. Sucedió con él lo mismo que sucedería con el Puerto de Montevideo y los demás puertos proyectados a comienzos del siglo XX. También pensados para recoger el comercio de tránsito del hinterland platense, cuando éste empezó a decaer, al país le quedaron grandes. No respondieron a finalidades específicamente nacionales y por lo tanto su tamaño fue también desmesurado.

* * *

Partamos de un segundo hecho que es clave para explicar las altas tarifas y el desarrollo posterior del ferrocarril en nuestro país: productos como la lana o los cueros tenían un alto valor comercial con relación a su volumen, así que podían soportar la incidencia de esos fletes sin mayor perjuicio. Como lo demostraremos más adelante numéricamente, el flete sólo representaba entre un 1 y 3 % del precio de venta de los cueros secos, y entre un 1,5 y 3,4 % del precio de venta de la lana. Porcentajes perfectamente tolerables para el productor nacional.

Opuesto era el caso de la agricultura: los cereales ocupaban mucho espacio de carga y su valor comercial era escaso; por lo

tanto el flete caro le resultaba prohibitivo al agricultor. Pero, desde el momento en que la principal carga del ferrocarril fueron los productos ganaderos, éste pudo mantener esas altas tarifas porque sus clientes estaban en condiciones de pagarlas. Por eso es que se puede hablar de cierta correspondencia o compenetración entre nuestro país pastor y el ferrocarril de las altas tarifas, y por eso se explica que, perdida —o en constante disminución— la actividad proveniente del comercio de tránsito, el ferrocarril siguiera cobrando fletes altos.

Otra causa de las altas tarifas derivaba de las características de nuestra producción ganadera: ella era zafral y esto hacía que la carga con que podía contar el tren fuera aleatoria e irregular: sólo aumentaba su volumen en los meses de verano cuando el ganado en buenas condiciones abundaba y la lana ya estaba esquilada. La estacionalidad de la carga hacía que el ferrocarril mantuviera altas tarifas para compensar los meses de poca con los de mucha actividad.

Desde un punto de vista teórico, entonces, el ferrocarril *debía* cobrar altas tarifas para compensar la escasez o la estacionalidad de la carga; pero además, el país *podía* pagarlas porque su principal producción exportable —cueros, lanas— tenía un alto valor comercial con relación a su volumen (*).

* * *

Hay que señalar además, otra circunstancia en la explicación de las tarifas altas: más de la mitad de las vías férreas del país, 1.601 km., estaban en manos de una sola compañía: el Ferrocarril Central del Uruguay (929 km.). La mayoría de las demás tenían que empalmar con ellas y por lo tanto depender de esta empresa. Esto configuró una situación de monopolio que el Estado no pudo impedir visto la potencia financiera de la compañía que, bajo distintas formas, fue dominando casi toda la vía férrea de la nación (**).

(*) Al sostener que el ferrocarril debía cobrar altas tarifas de ninguna manera pretendemos justificar las que en la realidad cobró, muy por encima de lo que el carácter zafral de nuestra producción autorizaba. De cualquier manera, un razonamiento que las Empresas adujeron permanentemente para justificar los elevados fletes —no exento, como acabamos de observar, de cierto margen de lógica— fue el carácter zafral de la producción rural.

(**) El ramal Nordeste iba de Montevideo a Minas. La sección Pando-Minas se abrió al público el 6 de enero de 1889. Por contrato en Londres del 15 de febrero de 1889 el Ferrocarril Central tomó esta línea en arrendamiento perpetuo, adquiriendo asimismo en propiedad la concesión de todo el trazado del Ferrocarril Nordeste que debía salir de Toledo empalmando con la línea a Minas hasta llegar a Artigas (actual Río Branco en Cerro Largo) pasando por Nico Pérez.

La extensión al Este (Nico Pérez) fue también arrendada por el F. Central a perpetuidad por contrato celebrado en Londres el 28 de mayo de 1889.

La extensión Norte (Rivera) fue arrendada a perpetuidad por el F. Central con fecha 26 de octubre de 1888.

Para cada uno de estos contratos tuvo que crear Compañías "de paja" a fin de poder solicitar la garantía del Estado a la que ella, como empresa, había renunciado y no podía volver a solicitar. En total, el Ferrocarril Central dominaba 929 km. de riel, 341 km. sin garantía, y 589 km. con garantía estatal.

Ese monopolio la convirtió también en el objeto de los ataques que se produjeron en el país contra los ferrocarriles. Y con razón, porque ese monopolio era otra causa eficiente de los fletes caros.

* * *

Era evidente que mientras el país no desarrollara su producción agrícola (para la que el nuevo medio de transporte podía ser útil), las cargas no serían suficientes y contínuas como para que las tarifas bajaran. Pero en ese desarrollo el ferrocarril debió jugar un rol fundamental porque se suponía que donde él llegara brotaría la agricultura, como había ocurrido en otras partes del mundo. Sin embargo, aquí no cumplió ese papel. Las empresas no estimularon el cultivo ni la diversificación de la producción que pudo haberles aprovechado, obsesionadas por la pronta recuperación del capital invertido y una elevada tasa de ganancia que se objetivaron en los fletes elevados.

En resumen, el ferrocarril no modificó nuestra economía; por el contrario, consolidó la existente antes de su llegada.

Esto se vió claro más tarde, cuando ya hacía muchos años que surcaba la nación. Decía un informe de la Comisión de Fomento del Senado en el año 1909: "*Es notorio que en nuestro país los ferrocarriles no han desempeñado en la economía nacional, el rol de instrumentos pobladores, como ha sucedido en Estados Unidos y sucede frecuentemente en la República Argentina. Nuestros ferrocarriles atraviesan los campos más ricos y más fecundos de la República, sin grabar las huellas de esas transformaciones rápidas que han superado en aquellos países; apenas una mayor facilidad en los transportes ha contribuido al éxito de la acción colonizadora*" (941).

Pero si el tiempo transcurrido le daba a esos senadores la perspectiva necesaria para comprobar el hecho, a los propios hombres de 1890 se les empezó a evidenciar esa situación.

Cuando en la Cámara de Representantes se discutió el proyecto de colonización y ferrocarril a la frontera de Benjamín Victorica, el diputado Daniel Granada expresó en 1888: "*...las tarifas, señor, son caras en todo país despoblado, en todo país que tiene apenas líneas de ferrocarriles exclusivas que transitan por territorios sin labranza, sin industria, sin ninguna labor que sirva intereses absolutamente especiales...*" (942). Exponiendo en el fondo la misma realidad, el representante del Central, Mr. Chamberlain dijo: "*El*

Quedaban fuera de la propiedad de la empresa, pero no de su control, porque debían empalmar con sus líneas, el Ferrocarril al Norte que iba de Isla de Cabello a San Eugenio (114 km.) que se conectaba en la primera con el Nordeste (dependiente del Central); el Ferrocarril Midland, que empalmando con el Central en Paso de los Toros seguía a Paysandú y Salto (alcanzados en 1890); y el Ferrocarril Noroeste del Uruguay que tenía dos secciones: del Salto a Yacuí, 97 km.; y de Yacuí a Cuareim, 80 km. (929).

Además, la entrada a Montevideo estuvo dominada por el Central, a través de sus propias líneas y arrendando el ramal Nordeste que iba de Montevideo a Minas. La capital, centro de consumo principal, pero sobre todo puerto exportador e importador, estaba en manos de una sola empresa.

verdadero secreto de nuestro escaso progreso es la estacionaria condición del pueblo rural" (943).

De esa situación de magro desarrollo económico rural eran causas tanto el ferrocarril como nuestro distorsionado régimen de tenencia de la tierra. El ferrocarril porque no impulsó con el aliento de sus bajos fletes el progreso agropecuario, por lo menos al norte del Río Negro. Nuestro régimen de tenencia de la tierra, porque el latifundio y la usurpación de tierras fiscales hicieron desaparecer los territorios aptos para la colonización, problema que hemos estudiado antes. En la Argentina ocurrió algo diferente: las Empresas y el Estado se mancomunaron para desarrollar la agricultura simultáneamente con el nuevo medio de transporte.

El Estado proporcionó, junto con las concesiones ferroviarias, tierras a las empresas que en algunos casos las vendieron en lotes a agricultores, quienes, con su producción, proveyeron de cargas abundantes al ferrocarril. Los fletes se abarataron, en razón de esa abundancia, lo que a su vez provocó la extensión de los cultivos(*). Pero en la Argentina —y esa es la razón de la diferencia— abundaban las tierras fiscales.

* * *

En el Uruguay ello no ocurrió: no había tierras para colonizar ni el ferrocarril alentó un progreso económico que a la larga lo beneficiaría. Lo señaló ya en 1892 Carlos García Acevedo en tono de reproche a las empresas que no comprendían su propia conveniencia; según el autor: *"Hemos hablado ya de que así como las tarifas elevadas significan abandono y muerte para las industrias, los precios reducidos estimulan y acrecen la producción. Siendo esto así, las empresas son las más inmediatamente interesadas en fomentar esa producción, disminuyendo los precios del transporte, para obtener en lo futuro buenos rendimientos. Es este un punto que en general descuidan las empresas que, en su estrechez de miras, sólo velan por conservar los gruesos dividendos presentes, sin comprender que todo debe esperarse de lo porvenir.* [...] *La vía, colocada por sus tarifas bajas al alcance de todo el mundo, haría surgir a sus costados fuentes de producción que sólo viven y se desarrollan a la sombra de una protección moderada. La empresa, es cierto que ganaría poca cosa en los 2 ó 3 primeros años, pero muy luego el tráfico acrecentado por la producción daría para pagar con creces lo que se hubiera dejado de ganar en un principio;*

(*) Compréndase que destacamos lo positivo de la idea, y no por supuesto, los negociados a que dio lugar, como éste citado por Ferns:

"El Central Argentino era en realidad una compañía ferroviaria y una compañía de tierras y se necesitaba bastante capital para construir un ferrocarril y desarrollar las posesiones de tierras de la compañía. Si se emprendían los dos desarrollos, uno estimularía al otro, pero los directores del Central Argentino obtuvieron menos capital del necesario para construir el ferrocarril y no destinaron nada a la colonización de las tierras. En 1872 se formó la "Central Argentine Land Co." para adquirir las tierras de la compañía ferroviaria. De esta manera, por pequeñas sumas que alcanzaron sólo a £ 100.000, las tierras de más de 500 leguas cuadradas concedidas como un subsidio al ferrocarril, fueron transferidas a una compañía privada cuyos accionistas se beneficiaron, porque las tierras aumentaron de valor a medida que la comunidad se iba desarrollando" (944).

está, pues, en el verdadero interés de los accionistas todo lo que sea una reforma racional en las tarifas...".

Y antes había expresado: "*El interés del lucro que aguijonea el espíritu de los accionistas de las líneas férreas, no permite abaratarlas sino dentro de ciertos límites, y aún así, las tarifas no dejarán de ser relativamente subidas*" (945).

Las empresas —que no queden dudas— pudieron rebajar los fletes y seguir obteniendo utilidades. Las tarifas cubrían holgadamente sus costos, pero además, como ya hemos visto, su doble o falsa contabilidad les hacía recibir del Estado, como garantía, casi un millón de pesos anuales. Por otro lado, y siempre en su beneficio, la propia capacidad de transporte (mucho mayor que la de la tradicional carreta), y las mejoras técnicas que el tiempo fue introduciendo, las facultaban para proceder a esa rebaja si hubiera sido su intención hacerla.

Un vagón común llevaba de 10 a 15.000 kilos de carga de productos rurales, o 18 ó 20 vacunos. Frente a la capacidad de la carreta, que sólo podía transportar de 1.200 a 1.400 kilos, se aprecia la notable diferencia en su favor (946). Si un solo vagón transportaba diez veces más que una carreta, ese mayor volumen habilitaba para disminuir el costo de flete por unidad de carga.

Actuaron en el mismo sentido de rebajar los costos del ferrocarril sus mejoras técnicas: máquinas más potentes, mayor fuerza de tracción, mejores rieles (de acero) que permitían aumentar las cargas y el número de vagones arrastrados. Todo ello posibilitaba la disminución de los costos. García Acevedo resumió estos hechos de la siguiente manera: "*...debido a estos progresos, las construcciones no sólo pueden realizarse más económicamente, sino que, sin aumentar los gastos, ha acrecido el poder de tracción de las máquinas. Es sabido que las locomotoras usadas hoy adquieren doble poder impulsivo que las de hace 30 años, con solo un 25 % más de gasto. Los rieles de hierro han sido sustituidos por los de acero, con lo que se ha conseguido un aumento en la fuerza de tracción de la locomotora, por lo mismo que camina con mucha mayor facilidad por éstos que por aquéllos. Un vagón de 8.270 kilogramos de peso, por ejemplo, no podía conducir, ahora 30 años, arriba de 9.180 kilogramos de carga caminando por sobre rieles de hierro y hoy por los de acero transporta fácilmente 16.540 kilogramos. Estos nuevos inventos y estas nuevas aplicaciones han producido el efecto de aligerar inmensamente el peso de las cargas, y por consiguiente han reducido los gastos que exige la tracción*" (947).

Esa reducción de gastos no se vió reflejada en una correspondiente reducción de tarifas; por lo tanto, el margen de ganancias de las empresas aumentó, y aprovecharon ellas exclusivamente las mejoras técnicas, sin volcar, aunque fuera una mínima parte de ese progreso, en beneficio de la economía del país.

Los ingleses habían realizado inversiones para instalar los ferrocarriles en nuestro país. Esas inversiones debían proporcionar altos dividendos que compensaran la confianza de los accionistas en las empresas. Por ello también las altas tarifas se mantuvieron. Lo confesaron los propios interesados. El Encargado de Negocios

inglés en Buenos Aires, George Jenner, escribió a su gobierno: *"Capitalistas franceses y alemanes ya comienzan a competir con nosotros. No tendríamos nada que temer de ellos, si nuestros ferrocarriles fueran dirigidos de acuerdo con los sanos y honorables principios que siempre distinguieron a nuestras empresas; pero si se hacen a un lado todas las preocupaciones respecto al futuro desenvolvimiento del tránsito y de extensión de líneas, para no decir nada del bienestar público, con el fin de exhibir altos dividendos sobre las acciones, perderemos terreno en este país así como ya lo hemos perdido en algunos otros por la misma razón"* (949).

Las empresas estaban obligadas a mantener su política de altos rendimientos por la calidad de los accionistas ante los que tenían que responder. Lamentablemente no contamos con listas de accionistas ingleses de nuestras empresas ferroviarias, pero pensamos que no debieron diferir fundamentalmente de los que compraron las acciones de los ferrocarriles argentinos. El historiador Ferns hace de estos la siguiente clasificación: *"Los grandes inversores —los que poseían acciones por valor de 4.000 a 10.000 £— contribuyeron aproximadamente con la mitad del capital inicial de estas empresas. El resto fue cubierto por un grupo mucho más numeroso que invirtió sumas que iban de 100 a 1.000 £. Estos inversores eran fundamentalmente comerciantes, industriales y artesanos. De los 411 accionistas primitivos del Central Argentino, 83 eran caballeros, 14 eran viudas o solteronas, 40 hombres de profesiones liberales, funcionarios, oficiales de las fuerzas armadas y miembros del Parlamento, el resto comerciantes, sastres, granjeros, tapiceros, vidrieros, etc."* (950).

Es decir, integrantes de la clase media, la clase que ahorrando e invirtiendo de esta manera su dinero, podía vivir de la renta de sus cupones, y hacer vivir a la industria inglesa de exportación, como ya vimos. Si todos estos comerciantes y viudas colocaban su capital haciendo confianza en los directores de las empresas ferroviarias, su interés en recibir altos dividendos con puntualidad era literalmente vital, puesto que vivían de ellos. Su presión sobre los directivos para que alcanzaran esos dividendos debió ser muy fuerte. Un documento lo prueba de manera fehaciente.

Es el resumen de lo tratado por la Asamblea de accionistas del Ferrocarril Midland, celebrada en Londres en 1890, transcripto por el diario "El Siglo". Aquí se ve cómo esa presión de los accionistas sobre los dirigentes de la empresa puede considerarse como causa coadyuvante en el mantenimiento de las tarifas elevadas de este ferrocarril en el Uruguay: *"El mayor Joseph dijo* [...] *que no podía* [...] *convenir con el Presidente sobre que la situación de los negocios* [...] *era satisfactoria. Para él, personalmente, era una fuente de insatisfacción* [...] *El fue inducido a suscribir acciones de la Compañía por la fe que le merecían las aseveraciones sostenidas en el prospecto, por el excelente nombre de su presidente, de que aún gozaba, por el nombre de sus colegas, y por la garantía de 7 % prestada por el Gobierno del Uruguay.* [...] *Si el Gobierno no había pagado las 55.529 libras que, según el Presidente, adeudaba, lo mejor habría sido saberlo de una vez* [...] *El Gobierno del*

Uruguay estaba en mora. La Compañía era acreedora por esa suma y no estaba personalmente satisfecho de que una parte de su renta no le fuese pagada porque su deudor, el Gobierno del Uruguay, no le hubiese pagado a él y a sus consocios; de ningún modo podía soportar esa pérdida [...] *deseaba saber qué pasos había dado el Directorio ante el Gobierno y con qué resultado probable".*

El Presidente del Directorio le contestó al iracundo Mayor con palabras que traslucen su desdén por los "gobiernos extranjeros" y la necesaria paciencia que los señores accionistas debían tener para con ellos: *"Podía asegurar que el Directorio participaba de igual sentimiento y acaso más vivamente que él* [...] *Sabido es que no es cosa fácil entenderse con los gobiernos extranjeros. Ellos no pueden ser citados ante los tribunales, como se cita aquí a los deudores* [...] *Rogó a los accionistas que no lo apremiasen con la petición de mayores detalles a este respecto porque creía inconsulto* [*unwise*] *irritar al Gobierno. Eso podría echar a perder su causa, y expresando su gran pesar de que no se haya recibido subvención, esperaba que los accionistas querrían dejar a cargo del Directorio la gestión del caso"* (951).

Los dueños del capital se creían dueños del mundo; algunas veces su papel de prestamistas traía momentos ingratos como éste. Pero eran riesgos inevitables si se quería seguir percibiendo elevados dividendos. Que el país deudor no estuviera en condiciones de proporcionarlos no se mencionó en esa asamblea (ni seguramente en ninguna otra similar) ni pasó por la cabeza de los directores. El país deudor debía cumplir, de cualquier manera, con su "sagrada obligación".

Los accionistas británicos podían respirar tranquilos. Los directores de sus empresas en el Uruguay siguieron extrayendo beneficios, aún en medio de la ruina y el caos financiero que provocó la crisis de 1890 en el país. Así lo informó "El Siglo" el 14 de noviembre de 1890: *"En estos momentos de honda crisis económica y financiera, en que los patios de la Aduana están desiertos, en que el comercio languidece de una manera espantosa, en que el crédito se contrae día a día, en que los presupuestos de la nación tienen ya 3 meses largos de retraso para muchas oficinas, en que la deuda unificada busca un nivel más bajo que el que regía durante el gobierno de Santos, nadie se explicará sin duda que el Ferrocarril Central hable de ganancias alentadoras y distribuya fastuosamente un dividendo de 7 ½ %, sin tocar siquiera el fondo de reserva.* [...] *Puede gloriarse seguramente el Central, de ser una de las pocas empresas radicadas en el país que en lo hondo de la crisis se permite el lujo no sólo de cerrar sus cuentas sin pérdidas, sino lo que es más asombroso, de distribuir a sus accionistas londinenses un dividendo de 7 ½ % anual"* (952).

El que no se podía "gloriar" era el país, a cuyas expensas se conseguían esos dividendos, y cuya economía experimentaba esa sangría que lo debilitaba.

No creamos que los uruguayos de la época desconocían estos hechos, o se engañaban al respecto. No eran ingenuos: se dieron cuenta de que el ferrocarril inglés venía al país en busca de ganan-

cias. Pero como deseaban a todo trance ese medio de transporte que identificaban con el "progreso", y como creyeron que el país se beneficiaría con él, aceptaron el sacrificio económico que su instalación exigía. Sólo cuando este sacrificio, o los abusos de las compañías, se hicieron intolerables, intentaron reaccionar. Como ya lo vimos al analizar la ley de 1888 era una reacción intelectual, pero que se deseó también fuera concreta.

Esa reacción fue un hecho positivo: tomaron conciencia de la relación desventajosa del país con las empresas ferroviarias y aunque no tuvieron fuerzas para modificarla, la pusieron en tela de juicio. Era tarea de otra generación poder traducir las ideas en hechos.

Con relación a esa toma de conciencia de que el país había caído en una trampa con el ferrocarril, es interesante transcribir una opinión reveladora de Julio Herrera y Obes, cuando, como Ministro de Gobierno, defendió en el Senado la ley de 1888.

Julio Herrera y Obes sostuvo que a las empresas no les interesaba prestar buen servicio ni aumentar el tráfico, porque de ese modo sus ganancias aumentarían tanto que no les sería posible ocultarlas a la fiscalización del Estado y éste podría intervenir en la regulación de las tarifas: "*...existe el inconveniente de las tarifas que es fundamental en materia de ferrocarriles, por la influencia que ejerce en el movimiento económico e industrial de las naciones; y después, porque estando las empresas obligadas a devolver el capital que han recibido cuando exceda del rendimiento de los intereses garantidos, no tienen estímulo ninguno para fomentar su producción, y hacer rebajar sus tarifas, sino por el contrario, están interesados y encuentran siempre el medio de conseguir que no aparezcan los rendimientos del ferrocarril arriba de lo que el Estado tiene la obligación de garantir, para evitar la devolución y para evitar la intervención del Estado en sus tarifas*" (953).

En realidad, el negocio de las empresas consistía en cobrar caro y ocultar sus ganancias detrás de una falseada contabilidad para que no se alcanzara el tope garantido por el Estado. Ninguna de estas medidas, que fueron el norte habitual de su conducta, dejaron, como es obvio, de perjudicar a la nación. El ferrocarril fue una empresa extranjera que sirvió a intereses extranjeros.

Si algún beneficio prestó al país, como intentaremos encontrarlo en el próximo capítulo, lo hizo al margen de esos intereses, simplemente por ser un medio de transporte moderno en una campaña todavía semi-primitiva.

Capítulo IV
El ferrocarril y la ganadería

1 — El transporte de productos de la ganadería

En el parágrafo anterior hemos expuesto las causas de las elevadas tarifas ferroviarias: desmesurado afán de lucro de las empresas; estacionalidad de la producción ganadera; capacidad de esta producción para pagarlas por su elevado valor comercial; gravitación del comercio de tránsito; debilidad demográfica y magro desarrollo rural.

De todas ellas, las que más nos interesan por ser factores internos, es decir, resultantes de la economía uruguaya, son la segunda y la tercera.

La estacionalidad de la carga explica, en parte, las altas tarifas. Así se compensaban los períodos de escasez de la producción con los de abundancia. Pero sobre todo, las tarifas se mantuvieron, y el ferrocarril subsistió en el Uruguay, porque hubo cierta compenetración entre nuestro país pastor y el ferrocarril de los fletes caros. Con esto queremos significar, y repetimos conceptos, que los principales productos ganaderos como la lana y los cueros, tenían un alto valor comercial con relación a su volumen y podían soportar sin mayor daño la tarifa elevada. Distinto era el caso de la agricultura; los cereales tenían dos desventajas: ocupaban mucho espacio en el vagón y su valor comercial era escaso. El flete se llevaba buena parte de la magra ganancia del agricultor. Para éste el ferrocarril era casi prohibitivo; para el ganadero no, y por él el ferrocarril sobrevivió en el Uruguay.

A pesar de ello las críticas de los ganaderos contra el ferrocarril fueron permanentes. Restándoles la parte debida al hábito de quejarse contra todo lo que afectara su negocio. quedan igual elementos suficientes como para darles la razón, especialmente en el caso del flete para el ganado en pie. Los ganaderos se vieron afectados por fletes desmesurados en relación al valor del novillo en la época.

Esta afirmación debe ser probada con números, y para ello presentamos los siguientes cuadros.

Transporte de ganado en pie por ferrocarril (954) *(en miles de cabezas).*

Años	Faena de todas las fábricas de carne (litoral y Montevideo) y consumo de Montevideo	Transporte de ganado por ferrocarril	Porcentaje de bovinos transportados en relación al total de faenados
1886	862	46	5 %
1887	612	61	10 %
1888	901	115	12 %
1889	862	92	10 %
1890	796	63	8 %
1891	770	146	19 %
1892	784	404	51 %
1893	880	498	56 %
1894	986	382	38 %

En primer término debemos aclarar que éste no era el movimiento de todo el ganado del país: faltaría computar las cabezas consumidas por los pueblos del interior y las 200.000 que anualmente traspasaban la frontera brasileña. Por lo tanto, el porcentaje señalado debería rebajarse en una proporción importante, aunque imposible de medir con exactitud.

Ese porcentaje, sin embargo, permite afirmar que hasta 1891 los animales transportados por tren fueron pocos, oscilando alrededor de un 10 % del total. La suba se inició en 1891, y sobre todo, en 1892 y 1893. Ello pudo deberse al aumento del kilometraje de líneas férreas puestas en esos años al servicio del usuario (el Midland, la extensión a Rivera), pero la prensa de Montevideo nos informa que el factor esencial fue la intensa sequía que desde 1890 asolaba a la nación e impuso a los estancieros acelerar la venta de las haciendas ante la dificultad de mantenerlas en el campo por un lado, y por otro, la de enviarlas en tropa ya que por los caminos no había aguadas ni pasturas suficientes. La única salida era utilizar el ferrocarril. Prueba de que fue una solución de emergencia es que al año siguiente, 1894, el porcentaje de animales transportados cayó al 38 %.

Tomando como base nuestros Cuadros Estadísticos, podemos averiguar si el ferrocarril tuvo influencia en el transporte de ganados de los departamentos a la capital y en la formación de un mercado nacional, integrado, de haciendas.

Los porcentajes con que los distintos departamentos concurrían a la Tablada de Montevideo eran los siguientes:

	1885	1890	1895
A) Canelones, Durazno, Florida, Minas, San José	61%	74%	55%
B) Soriano	4%	5%	7%
Colonia	5%	2%	2%
Maldonado	4%	2%	3%
Rocha	2%	2%	3%
Río Negro	3%	3%	3%
	18%	14%	18%
C) Cerro Largo	7%	3%	3%
Treinta y Tres	1%	1%	4%
	8%	4%	7%

El grupo A estaba integrado con los departamentos por excelencia invernadores, y fue el que más contribuyó a la Tablada capitalina. Tenían ferrocarriles que, sin desplazar la competencia de los troperos, influyeron en la concentración de las haciendas en la capital, pero sin lograrlo de modo exclusivo.

En el grupo B se encontraban los departamentos que no tenían ninguna comunicación ferroviaria directa con Montevideo. En este decenio mantuvieron su aporte con regularidad, lo que demuestra su total dependencia de la tropa.

El grupo C estaba formado por departamentos con comunicación indirecta con Montevideo por ferrocarril luego de 1891 (vía Nico Pérez). El cuadro demuestra que el ferrocarril no influyó en sus porcentajes destinados a la capital: son similares las cifras antes y después de su instalación.

Por lo tanto, la conclusión que se impone es que la influencia del ferrocarril en la creación de un mercado nacional de haciendas, o sea, la concentración del ganado del país en Montevideo para su consumo e industrialización fue *escasa*.

Algo similar ocurrió con los departamentos situados al norte del Río Negro:

	1885	1890	1895
Artigas	—	—	—
Paysandú	5%	0,7%	7%
Salto	0,5%	—	1%
Rivera	—	—	0,3%
	5,5%	0,7%	8,3%

El ferrocarril había llegado a Artigas en 1891, a Paysandú y

Salto en 1890, y a Rivera en 1892. El aumento de su aporte de ganados a la Tablada capitalina en el decenio apenas alcanzó a un 2,8 %. Otra vez se revela la escasa influencia del ferrocarril en la concreción del hecho analizado.

Para explicarlo no debemos descuidar algunas razones de peso: la existencia de saladeros en el litoral —que absorbían también mucho ganado—; y la exportación de ganado al Brasil.

Pero parece esencial el hecho de que por sus elevados fletes el ferrocarril perdió muchas cargas de ganado en pie que, o no vinieron a la capital por no pagarlos, o sus dueños prefirieron mandarlos por el sistema tradicional de tropa que costaba más barato. De cualquier manera, el ferrocarril por sí solo no pudo crear un mercado nacional de haciendas e impedir la evasión de ganados hacia el Brasil. Para realizarlo necesitará la ayuda del frigorífico, instalado exclusivamente en Montevideo, y la correlativa decadencia del saladero. Pero esto sucederá mucho después.

En 1893, en plena sequía, "El Siglo" recomendaba al ferrocarril que rebajara las tarifas de carga, que se "vinculara" a la ganadería, en una palabra que la sirviera mejor, demostrándole las ventajas que recogería: "*...iniciar las rebajas en lo que se refiere a la exportación. El estímulo que se dé así a la agricultura, ganosa de brotar por todas partes, y a la ganadería que este año ha usado casi exclusivamente la vía férrea, por las dificultades que la seca creaba al transporte a pie, —sin que esta afluencia de ganados haya decidido a ninguna rebaja, que vincule la ganadería a la vía férrea— ese estímulo lo aprovecharía inmediatamente el ferrocarril*" (955).

Pero las empresas no tomaron en cuenta este consejo, como no lo habían hecho con muchos anteriores y similares.

¿Cuáles eran esas tarifas, que levantaron tantas quejas en la campaña y en la prensa montevideana?

Las siguientes. En 1892, por vagón de 18 ó 19 reses, desde:

	Vagón	Por cabeza
Yí a Montevideo (209 km.)	$ 20	$ 1,05
Molles a Montevideo (245 km.)	$ 24	$ 1,26
Km. 288 a Montevideo	$ 29	$ 1,52
Nico Pérez a Montevideo (231 km.) ..	$ 18	$ 1 (956).

Considerando que en ese año el precio promedio de los novillos para saladero era de $ 11,61, el flete ferroviario incidía en 9 % para el animal enviado desde Yí, en 10 % para el que venía de Molles, en 13 % para el del Km. 288, y en 8,6 % para el de Nico Pérez.

García Acevedo expresó en 1892 que desde Rivera a Montevideo (575 km.), el vagón de 18 reses costaba $ 64 lo que hacía un promedio de $ 3.50 por cabeza y el envío por tropa de $ 1 a $ 1,20 (957). Como el promedio de venta en Montevideo era de $ 11,61 resulta que mientras el flete ferroviario incidía en 31,81 %

en el precio de venta de cada animal, el flete por tropa sólo alcanzaba al 10 %.

Similares diferencias en el costo de uno y otro medio de transporte se pueden extraer de los datos proporcionados por el Congreso Agrícola-Ganadero de 1895 (958). Allí se establecía que desde Tambores, en Tacuarembó, a Montevideo, la tarifa ferroviaria era de $ 2,50 por cabeza, mientras que la del tropero era de $ 1. Como el ganado se vendió ese año en Montevideo a $ 14, el porcentaje de incidencia del primer flete era de 17,8 %, en tanto que el del segundo sólo llegaba al 7,1 %. Desde Río Negro a Casupá, el ferrocarril cobraba $ 2 por res (14,2 %), y el tropero $ 0,60 (4,2 %).

Estos datos bastan para concluir que el ferrocarril era transporte muy caro para el ganado criollo en pie; que el tropero pudo hacer una competencia abierta; y que de zonas alejadas, desde el Norte del Río Negro especialmente, no les convenía a los ganaderos mandar ni un solo vacuno a Montevideo. Si a esto se agrega que tenían mucho más cerca los saladeros del litoral y de Río Grande, se entiende bien por qué el ferrocarril no absorbió su producción y la trasladó a Montevideo, y por qué en estos años era imposible que se creara un mercado nacional de haciendas con sede en la capital.

La única ventaja que le podía proporcionar el nuevo medio de transporte a los ganaderos, y sobre todo a los del sur del Río Negro, era la rapidez del envío que permitía aprovechar los fugaces precios altos de la Tablada montevideana. Eso explica que los departamentos invernadores del sur (Canelones, Durazno, Florida, Minas, San José) lo hayan utilizado a pesar de sus tarifas: "[el ferrocarril] *...proporciona el medio de poner en el día los animales en el mercado de consumo; lo que significa que el ganadero puede fácilmente aprovechar el momento de una suba en los precios para enviar sus animales*" (959). Esto siempre y cuando encontrara espacio en los vagones, y el tren no demorara dos días en llegar a destino, lo que no era nada infrecuente.

* * *

Examinemos ahora la situación de los cueros en relación al ferrocarril y sus tarifas.

Tarifas de ferrocarril por transporte de 100 k. de cueros secos (960).

Desde	A	Antes de 1890	Después de 1890
San José	Montevideo	$ 0,59 (1,3 %)	$ 0,54 (1,2 %)
Durazno	Montevideo	$ 0,95 (2,1 %)	$ 0,83 (1,9 %)
Río Negro	Montevideo	$ 1,20 (2,7 %)	$ 1,— (2,2 %).

El precio promedio de los 10 kilos de cueros secos en 1886-1894 fue de $ 4,35, así que los porcentajes de incidencia del flete ferroviario sobre el precio de venta son los que figuran al lado de la tarifa.

Los cueros no podían caminar, como el ganado, y su dependencia del ferrocarril era mucho mayor. Por el alto valor que ellos tenían, la incidencia del flete era muy leve en su precio total. Esto hacía que, a pesar de las quejas, los ganaderos utilizaran el ferrocarril para su transporte porque en el fondo les resultaba conveniente. Por los cueros y la lana, el ferrocarril de las altas tarifas pudo mantenerse en el Uruguay.

Pues una situación similar se dió con la lana. Fue transportada por el ferrocarril por razones varias. Alguna de simple sentido común: el estanciero podía mandar toda su zafra en un solo viaje de ferrocarril —por la gran capacidad de carga de los vagones—, en tanto que si la enviaba por carretas seguramente debía contratar varios viajes. En segundo lugar, si al cruzar un río o arroyo en carreta la lana podía mojarse y perjudicarse, el peligro desaparecía yendo en tren. En tercer lugar, dadas las oscilaciones bruscas del precio del textil en el mercado montevideano, el envío rápido era esencial para aprovechar un buen precio que podía desaparecer en pocos días: *"Cuando el precio de la lana es alto inmediatamente se producen fuertes envíos; los productores quieren aprovechar sin demoras el alza, enviando por ferrocarril su producción; no pueden arriesgarse al lento transporte por carreta. En las bajas prefieren en cambio el envío por carreta, no tienen urgencia en vender y la duración del viaje puede significar que al llegar a Montevideo encuentre mejores cotizaciones"* (961).

Además influia otro factor, expuesto por el gerente del Ferrocarril Central en 1884: *"El carácter de los negocios aquí como en Buenos Aires está cambiando. El productor emplea con frecuencia un comisionista para vender directamente su lana en vez de enviarla al barraquero. Este comisionista no tiene depósito como el barraquero y no sólo está dispuesto a pagar el almacenamiento sino que además su interés está en inducir a sus clientes a enviar su lana por ferrocarril y tenerla depositada sin intermediación costosa hasta que pueda ser vendida"* (962).

En Argentina incidió un elemento que en nuestro país pudo haber pesado, aunque sin duda en menor medida, dada la escasez de graserías existente: *"...lo cierto es que los criadores de ovejas comprobaron que el ferrocarril les permitía pasar de la producción de lana a la producción de sebo cuando bajaban los precios de la lana, de manera que a la construcción del ferrocarril siguieron instalaciones de plantas elaboradoras de sebo"* (963).

Otra causa que debió influir seguramente en la preferencia por el ferrocarril es que éste conectaba a la campaña con el puerto, y como la lana era un producto de exportación a Europa, su rápida conducción al lugar de embarque (donde estaban concentrados tanto comisionistas como barraqueros), era muy importante. A estos factores se agrega el determinante, la débil incidencia del flete sobre el precio del textil:

Tarifas de ferrocarril por transporte de 100 kilos de lana (964).

Desde	A	Antes de 1890	Después de 1890
San José	Montevideo	$ 0,52 (1,5 %)	$ 0,50 (1,8 %)
Durazno	Montevideo	$ 0,83 (2,4 %)	$ 0,79 (2,8 %)
Río Negro	Montevideo	$ 1,12 (3,3 %)	$ 0,95 (3,4 %).

Como el precio promedio de los 10 kilos de lana fue en el período 1886-1890 de $ 3,40; y en el de 1891-1894 de $ 2,80, los porcentajes de incidencia del flete ferroviario sobre el precio de venta son los que figuran al lado de la tarifa. Al igual que en el caso de los cueros secos, los fletes eran soportables para los productores. La importancia creciente del textil en nuestra producción repercutió favorablemente en el progreso del ferrocarril.

Todos los elementos citados, algunos con mayor, otros con menor influencia, hicieron que las zafras lanares viajaran por ferrocarril. En 1891-92 el Ferrocarril Central y sus extensiones condujeron 19 millones de kilos de lana; la zafra del año alcanzó a 26 millones; el porcentaje de textil transportado llegó a 73 %. En 1892-93, transporte efectuado por el ferrocarril: 25,5 millones de kilos; zafra total: 28 millones; porcentaje conducido: 91 % (965). En el primer caso, las tres cuartas partes, en el segundo casi la totalidad de la zafra, demuestran que el ferrocarril prácticamente monopolizó el traslado de este fruto del país.

2 — Las críticas a las empresas ferroviarias

Son innumerables los artículos aparecidos en esta época en los diarios montevideanos y la Revista de la Asociación Rural contra las empresas ferroviarias. Altas tarifas (para el novillo en pie y los cereales), escaso tren rodante, calidad deficiente de los vagones para el transporte de ganado, horarios arbitrarios, paradas numerosas, lento desplazamiento de los trenes. incomodidad para los pasajeros, quemazones de campos por las chispas que escapaban de la locomotora, atropellamientos de reses por falta de alambrados al costado de las vías, todos elementos muy disímiles pero que se complementaban para demostrar qué mal servicio —y cuán caro— prestaban las empresas.

Por supuesto que la queja fundamental se relacionaba con las tarifas elevadas. En el Congreso Agrícola-Ganadero de 1895, patrocinado por la Asociación Rural, uno de los miembros, Luis Varela, luego de criticarlas ásperamente dando ejemplos que hemos recogido en el parágrafo anterior, deducía que: "*...el ganadero debe pagar por flete un verdadero impuesto, que alcanza muchas veces al 25 % sobre el valor de cada animal transportado [...] y otro nuevo impuesto que lo paga disimuladamente con la depreciación que tienen en Tablada los animales transportados por ferrocarril*" (966).

Esto último era consecuencia de la pésima calidad de los vagones para el transporte de ganado. El animal se golpeaba, se hería, llegaba a Tablada hambriento y sediento, en condiciones deplorables para conseguir un buen precio. En una solicitud de los ganaderos ante el Ferrocarril Central se denunció en 1893 que: "*Durante el viaje los vagones se chocan continuamente y los animales se caen unos sobre otros y se estropean, llegando a su destino generalmente en un estado lastimoso, cuando no algunos muertos...*" (967).

Otro ejemplo, entre muchos, lo proporcionó el destacado hacendado Calixto Martínez Buela quién: "*...tenía que traer desde el Durazno a Montevideo los productos de carrera nacidos en su cabaña Las Islas, y esos productos que importan una regular suma de dinero hicieron el largo trayecto en un vagón ordinario, colocado casi enseguida de la máquina. El resultado de ese descuido o de esa falta de elementos de transporte cómodo ha sido que alguno de esos animales presenten heridas como consecuencia de los golpes sufridos*" (968). Y como eran caballos de pedigree, muy caros, el perjuicio para el estanciero fue considerable.

Otras quejas se originaban por el incumplimiento de horarios y la extremada lentitud de los trenes. Véase la siguiente odisea del acarreador Justo Miranda en 1893: "*Con fecha 1º del corriente pidió a la empresa, en la oficina de Nico Pérez, que se le tuvieran pronto para el día 8 por la mañana los vagones necesarios para la conducción de una tropa de 250 a 300 reses, novillos y vacas, para ser conducida a la Tablada de la Capital. Hizo su tropa el acarreador y se puso en marcha, perdiendo unos 10 ó 12 animales en el camino a causa del apresuramiento para tener en Nico Pérez el ganado el día de la cita. Llegó con unas 250 reses en el tiempo oportuno y se mandó encerrarlas en las mangueras para el embarque, que debía hacerse en el acto. Con unos pretextos primero y luego con otros, llegaron las 4 ½ de la tarde y entonces le mandó retirar el ganado para embarcarlo el día siguiente a las 5 de la madrugada. A todo esto, dice* [Miranda], *nada de pretextos plausibles, pues allí hacen lo que quieren los ingleses o sus empleados. Llegó el día 9 y el embarque del ganado se efectuó de 6 a 7 de la mañana: 18 reses en cada vagón a razón de $ 20 por cada uno. La empresa cobra bien, como se ve, el flete. Se puso en marcha el convoy a las 8 ½ a.m. y aquí entra lo gordo. En la primera estación de Illescas el convoy estuvo parado dos horas, en la de Mansavillagra tres horas, en la de Cerro Colorado dos horas. En la de Reboledo, una hora. En Fray Marcos un tiempo que no recuerdo. En San Ramón tres horas y media. Bastante tiempo en Sayago y otras estaciones. Total que llegó el día 10 a las 8 y media de la mañana entrando con su tropa a la Tablada hora y pico después. El ganado que era flor, estaba estropeado, mustio, de malísimo aspecto, sin contar que en ese viaje eterno y ruinoso se le habían muerto en los vagones 5 vacas y 3 novillos. El ganado entró tarde a la Tablada, cuando ya no se hacían operaciones. Todo por culpa de la empresa, pues esos viajes de Nico Pérez a la Capital en acarreo de ganado se hacen sin esfuerzo de una máquina en 6 ó 7*

horas según nos dice el tropero" (969). Un viaje que podía hacerse en unas horas le llevó dos días y además perdió animales, llegó con el ganado en pésimo estado y sujeto a lo que quisieran pagarle por él. Es un buen resumen de cómo manejaban las empresas su negocio, y cuán justificadas eran las críticas de todo orden que contra ellas se hacían.

Acerca de la lentitud de los trenes —de la que lo anterior es un ejemplo— García Acevedo sostuvo: *"Debemos aquí hacer constar que los ferrocarriles en el país andan todavía con mucha lentitud; pues mientras un tren europeo medianamente organizado camina, término medio, de 50 a 55 km. por hora, los nuestros alcanzan, como velocidad máxima, 30 kms. 785 metros, en la vía a Rivera, que es el viaje más rápido, pues en la de Minas y Nico Pérez la velocidad es respectivamente de 28 kms. y 27 kms. 644 metros por hora, no estando comprendidas en estas cifras las demoras que se dan para la comida de los pasajeros"* (970). Este hecho se originaba en los "ahorros" que las empresas habían realizado en el tendido de las vías, como ya hemos visto. Pendientes excesivas, curvas cerradas, máquinas débiles, trazado extendido al máximo, eran todos elementos que conspiraron contra el buen servicio, como lo comprobamos ahora. En el "ahorro" se incluia la falta de alambrados de las vías, por lo que el tren atropellaba vacunos y ovinos, a lo que se agregaba la quemazón de los campos por las chispas que despedía la máquina: "*...en los campos donde no se han alambrado los dos costados de la vía las pérdidas sufridas en la mortandad de los ganados ocasionadas por las locomotoras es de alguna consideración. Así se explica también que los campos atravesados por el ferrocarril tengan, en iguales condiciones, menores solicitantes en arrendamiento que los que no se hallan cruzados por tan molesto vecino. En los campos que se destinan a invernadas, los ganados introducidos de puntos por donde no pasa un ferrocarril, se hallan sujetos a frecuentes disparadas, por no estar acostumbrarlos al silbato de la locomotora. Pero estos inconvenientes serían todavía pasables, sino viniera otro a hacer más grave el peligro que entraña la cruzada del ferrocarril y consiste en las frecuentes quemazones de campos y plantíos. Ocurre con harta frecuencia el caso que hemos presenciado días atrás [...] las chispas que se desprendían de la chimenea de la locomotora habían incendiado aquellos empastados campos"* (971).

Este cúmulo de males fue resumido en un iracundo artículo publicado en la Revista de la Asociación Rural en 1893. Importa destacar que al ser publicado allí, era la propia Asociación —órgano rector de los ganaderos— la que respaldó estas críticas: *"Los cargadores de mercancías, de frutos, ganados, etc., así como los pasajeros, todos, absolutamente todos, tienen porqué chillar y quejarse. Los trenes salen cuando quieren de las estaciones de partida, se detienen lo que les acomoda en las de tránsito, llegan cuando les parece a las de término, los vagones que se piden, se envían si así viene en talante y cargan o no, según gusto y gana. Con semejante proceder, no es de admirar que la compañía se malquiste con*

el público" (*). Después de señalar tales defectos, que perjudicaban a todos los usuarios, el articulista se concretó a indicar los daños causados a los productores resumiendo en una sola frase un concepto esencial: "Un sistema viciado de transportes da al diablo con la producción casi tanto como si se tratase de elevadísimas tarifas". La frase indica que los estancieros habían tomado conciencia de que las deficiencias del servicio ferroviario conspiraban contra la producción y sus intereses. La enumeración que de ellas se hacía es reveladora: *"La falta de itinerarios fijos, el mal servicio, la desatención hacia los intereses que a las empresas de este género se confían, exponen al pobre productor, que paga a toca teja, a no llegar en momento oportuno al mercado, donde, de llegar en sazón, lograría buenos provechos, a no entregar a tiempo los frutos a la casa exportadora, que puede, por esta demora, exigirle perjuicios, a serias averías en los artículos por no ser transportados a tiempo y permanecer en estaciones que no tienen amplios y buenos almacenes para guardarlos, y en fin, a muchas otras cosas tan serias y graves como éstas..."* (973).

A tanto llegó la disconformidad de los estancieros que se reunió una veintena de ellos de los departamentos del Litoral para enviarle a la empresa del Ferrocarril Central un memorando donde detallaron sus quejas, rematado por un ultimátum para ponerle remedio a los defectos más graves. Interesa transcribir los párrafos

(*) El público tenía razón para "malquistarse" con la compañía. El servicio de pasajeros era tan incómodo, lento y arbitrario, como el que afectaba al ganado en pie.

Olivio Sandes escribió en 1892 una crónica de un viaje en ferrocarril realizado a Paysandú, pleno de hechos sugerentes de lo antedicho. "El viaje en Ferrocarril hasta Paysandú no tiene mayor novedad, como que la hora de la partida no permite ver nada [era de noche en Montevideo], a no ser el interior incómodo de los coches destinados a un largo trayecto, como si de expreso se hubieran elegido malos asientos para obligar a los pasajeros a tomar cama, que se cobra extraordinariamente y a un buen precio, 15 reales, que muchos no se resuelven a pagar [...] Dos trenes semanales hasta Paysandú y Salto no pueden hacer un servicio completo, y prueba de ello es que se ha resuelto poner 3 desde el 1º del mes entrante. Las cargas son a veces excesivas ,al extremo que las máquinas del Midland no las pueden arrastrar y se ven obligadas a dejar una parte sobre el camino [...] El material rodante de ambas empresas [Central y Midland] deja todavía bastante que desear..."

Al llegar a Paso de los Toros los viajeros cruzaron el Río Negro y pasaron al tren —de la compañía Midland— que iba a Salto: "Por fin y con el retardo de ordenanza, parte el tren para el Salto con un solo vagón para pasajeros, con asientos tan incómodos o más que los del Central. Los de primera son tolerables para 4 ó 6 leguas solamente por lo duros y por sus respaldos cortos que no permiten tomar descanso a la cabeza, y eso que se trata de un viaje de 70 leguas hasta el Salto en el cual los pasajeros se fastidian con la lentitud y pesadez de la marcha. [...] El restorán o posada Los Merinos [donde el tren paraba para almorzar] lleva el pomposo nombre de confitería siendo aquello en realidad un mal fogón y nada más. Para que se tenga idea del almuerzo que se sirve a los viajeros, reproduzco de mi cartera el apunte del menú: Puchero de oveja, caldo y carne de la misma, guiso de oveja, costillas de oveja a la milanesa, asado de oveja; postre: queso de oveja y dulce. Esto se llama aprovechar bien la especie [...] Al bajarme del tren pude observar que el convoy no lleva frenos continuos o automáticos como tiene el Central, grave defecto en perjuicio de la seguridad de los pasajeros, que por tal causa corren tanto o mayor peligro cuanto que la vía no está alambrada en su mayor extensión, habiendo muy a menudo animales en el camino que son una amenaza para la vida de todos". (972). El agotado cronista llegó a Paysandú finalmente, a las dos de la tarde del día siguiente a su partida.

más salientes de esta nota de 1893: *"Los que suscriben, estancieros que remiten todos sus ganados por el ferrocarril, se presentan a usted [...] exponiéndole algunas deficiencias que hay en el servicio con el fin de que si es posible se subsanen de manera que no sufran tantos perjuicios los que son quizás los mayores contribuyentes de la empresa y que se consideran los peor servidos. [...]".*

"Demora en obtener vagones. Al solicitar los vagones en la Estación Central, si los que se piden son para embarcar en la línea del ferrocarril Midland, tenemos que esperar un día entero y a veces dos la contestación de si nos conceden o no los vagones que hemos pedido". Este hecho surgía del escaso material rodante con que contaban las empresas. El poner en servicio pocas locomotoras y pocos vagones era una forma de disminuir costos de explotación, puesto que cuanto menor número de unidades circulara, menores gastos de mantenimiento, reparaciones y repuestos habría. Siempre tuvieron las empresas el material rodante mínimo en circulación y esta deficiencia resaltaba en las épocas de cosechas de cereales, esquila y abundancia de ganado. Los productores rurales debían resignarse y esperar que los vagones —siempre los mismos— llegaran a Montevideo con una carga, y volvieran a la estación para llevar sus productos. Los perjuicios que esta política causaba son obvios. *"Hora de llegada de los trenes. La hora de llegada de los trenes a Independencia tiene máxima importancia para nuestros intereses. Si llegan tarde ya no es posible enviar las tropas en ese día a la Tablada, pues allí las operaciones se hacen siempre a primera hora, y hay que mandar esos ganados a pastoreo, sufriendo ese recargo de gastos y el de los peones necesarios para su cuidado. Entre otras causas para que los trenes lleguen tarde a su destino citaremos la de las grandes paradas que hacen en las estaciones intermedias. Los llamados trenes expresos no tienen de expreso sino el nombre, pues se entiende que deben ser mucho más rápidos que los ordinarios y sucede todo lo contrario, pues son los que más tardan en llegar a su destino".*

A continuación señalaban las carencias propias del material rodante y del trazado de líneas en los siguientes términos: *"Sucede con mucha frecuencia que la estación concede un tren expreso y hace embarcar los ganados dos o tres horas antes de salir el tren y luego en cada estación toma más vagones de carga y cuando llega a Florida o Durazno empieza a dejar los mismos vagones que tomó en las estaciones anteriores, porque la máquina no tiene suficiente fuerza...".* Este hecho ya lo destacamos al estudiar el trazado de las líneas. Por eso los "expresos" que cobraban tarifas especiales, llegaban a destino cuando podían y no cuando el horario lo exigía.

"Corrales en el desembarque. La empresa no cuenta sino con un solo corral en el desembarque y al llegar los ganados tienen forzosamente que salir inmediatamente del corral para evitar que se entreveren las tropas de distintos dueños. El que la empresa no tenga más que un corral aparte del perjuicio que nos causa, da lugar a incidentes serios entre los troperos y los empleados de Independencia". Este hecho obedecía a la misma causa que el ante-

rior: el ahorro en los gastos de instalación del ferrocarril. La carencia de corrales perjudicaba a los estancieros, tanto como la de galpones a los agricultores. Como este tipo de construcción estaba incluido en el costo total de £ 5.000 por kilómetro de vía tendida, las empresas hicieron lo menos posible para reducir sus gastos y aumentar sus ganancias, sólo con el tendido de la red.

Similares reclamos se hicieron sobre los vagones; además de ser escasos no estaban acondicionados para el transporte de ganado por lo que éste —como ya vimos— sufría golpes, fracturas y aún la muerte: *"Otra mejora que también reclaman es la de una especie de acolchado, alrededor, como tuvieron los primitivos vagones de esa empresa y que ignoramos porqué no tienen los actuales, siendo de tanta importancia para que los ganados no sufran tanto los golpes del viaje"*. Esta carencia se debía al hecho de que el vagón acolchado y preparado especialmente, costaba mucho más caro que los vagones ordinarios; y si tanto uno como otro cumplían con su función de transporte, ¿la empresa habría de invertir más para "comodidad" de los animales que conducía?

Terminaban los hacendados reconociendo la ventaja que les acordaba el ferrocarril —la única que por nuestra parte le hemos encontrado en relación al transporte de novillos en esta época—: *"Reconocemos al ferrocarril la inmensa ventaja que reporta en el sentido de la rapidez de transporte que conviene a nuestros intereses, pero no es eso solo lo suficiente. Es necesario que los valiosos intereses que le confiamos estén amparados por una buena organización..."*. Pero esa buena organización estaba en contradicción con la política de la empresa: gasto mínimo, ganancia máxima; así que esperarla de ella resultaba utópico. El buen servicio requería inversiones y si las compañías estaban ocupadas en extraer el máximo de beneficios posible era natural que las redujeran al mínimo. Las quejas que hemos revelado hasta ahora demuestran que eso fue lo que hicieron.

Al final del memorando, se leía la amenaza de los estancieros: *"Debemos también manifestarle con toda sinceridad que si esa empresa no toma medidas para mejorar el servicio en general, está expuesto a que los que hacen uso del ferrocarril para el transporte de ganados, se determinen a mandarlos a pie, lo que sería sensible para esa empresa"* (974).

El argumento tenía fuerza porque efectivamente existía una salida para el estanciero: el tropero. Que el fruto principal de nuestra producción caminara tenía sus ventajas.

Productores de otras zonas incluso fueron más lejos que estos hacendados: se comprometieron a no usar el ferrocarril formando para ello una verdadera "liga" de la que dió cuenta "El Siglo" en 1895: *"Invocando la exhorbitancia de las tarifas sin excluir las que atañen al transporte de ganado en pie con destino a esta capital, en el departamento de Cerro Largo se activan los trabajos para constituir una liga contra la línea férrea de Nico Pérez. Se han nombrado varias comisiones que actúan entre comerciantes y estancieros propendiendo a un compromiso por medio de escritura pública. Los adherentes estarán sujetos al cumplimiento so pena de*

multa, debiendo eliminar en absoluto los servicios del ferrocarril" (975).

En el Congreso Agrícola-Ganadero de 1895 se recogió esa información por parte del Ingeniero Andreoni, quien se alarmó considerablemente ante tal hecho, agregando que: *"En San José ha sucedido lo mismo, coaligándose todos los cargadores a fin de activar la canalización del Río San José, para desligarse por completo del ferrocarril"*. El ingeniero pidió al Congreso que: *"no se mire* [...] *con prevención a las empresas ferrocarrileras, como si fuesen empresas explotadoras"* (976). Pero daba la casualidad que el ingeniero Andreoni era empleado del Ferrocarril Central, lo que evidentemente lo predisponía a considerar con buenos ojos a las empresas. Su temor a la expansión de este movimiento que se había iniciado en Nico Pérez, reveló hasta qué punto el medio rural estaba descontento del servicio ferroviario.

3 — El competidor del ferrocarril: el tropero

Por estos años el ferrocarril no pudo monopolizar el transporte de ganado en pie. Sus altas tarifas permitieron la competencia de un medio de transporte que fue tradicional y típico de la economía nacional desde sus orígenes: la "tropa".

Comparando nuestra situación en ese sentido —dependencia o no del ferrocarril por parte de nuestra ganadería— con la de Buenos Aires, Carlos María Ramírez hizo en 1891 una distinción inteligente y fundamental: *"Me parece que aquella provincia, para el rendimiento inmediato de las líneas férreas, nos lleva una ventaja, y es que su principal ganadería es la ovina, cuyos productos necesitan ocupar los ferrocarriles. Entre nosotros el ramo principal de la ganadería es la ganadería vacuna, y las vacas, como decía Sarmiento, son fruta de cuatro patas que van ellas mismas al lugar donde se convierten en productos manufacturados para la exportación. El transporte de ganado vacuno por el ferrocarril, es una excepción. En general, las tropas que llegan a nuestros saladeros son transportadas por la manera primitiva que se ha observado en este país desde sus primeros tiempos"* (977).

La observación explica la relativa independencia del estanciero uruguayo frente al ferrocarril. Mientras el bovino criollo predominara, ella se mantendría. La lana, en cambio, no caminaba y tornaba al hacendado argentino más necesitado de la vía férrea que al nuestro. En nuestro campo, el nuevo medio de transporte no era un elemento *imprescindible*, otra razón que nos afirma en la convicción de que éste no lo reclamó.

La empresa del Central, en su Memoria correspondiente al ejercicio 1894-95, anotó que el transporte de ganado en pie había descendido de 256.000 a 193.000 cabezas de 1894 a 1895. Y la explicación que encontró "El Siglo" fue la siguiente: *"Ni el consumo de la población ni las matanzas de los saladeros han decaído.*

Al contrario. Hubo en 1894-95 movimiento más activo que en el ejercicio precedente. Cuestión de fletes sin duda. Todavía los troperos con sus largas y costosas marchas hacen competencia al ferrocarril, como lo hacen las carretas de bueyes para ciertos puntos de la República" (978).

Y ciertamente era una cuestión de fletes como lo hemos visto. Un vagón con un máximo de 20 reses que marchara desde Yí a Montevideo empezó a pagarse $ 14, luego subió a $ 20, en 1889 a $ 25 y en 1892 a $ 27! El mismo vagón enviado desde Rivera costaba $ 64. Mientras el tropero cobraba $ 1 ó $ 1,20 por cabeza, la res que viajaba de Rivera por ferrocarril pagaba $ 3,50. Era una diferencia demasiada notoria como para que los hacendados no repararan en ella, máxime cuando por estos años de bajos precios para los novillos, esos $ 3,50 representaban casi la tercera parte de su valor. Pero además: "los ganados llegan a la Tablada en mejores condiciones cuando vienen en tropas" (979). La observación era tal vez fruto de la exagerada prevención de los hacendados hacia las empresas, pero se hallaba abonada por hechos que se relataban con frecuencia en la campaña: una vez que el animal subía al ferrocarril no comía ni bebía hasta llegar a Tablada y, como desde los departamentos alejados el ferrocarril demoraba un día o dos en llegar, el vacuno arribaba no sólo machucado —esencial evitarlo en una economía todavía basada en el cuero—, sino hasta herido y enflaquecido.

Nuestros novillitos criollos, por lo demás, no requerían el transporte rápido. La tropa se bastaba. Con frecuentes paradas de descanso, en épocas de buenas pasturas, aguadas abundantes y ríos no desbordados (otoño, primavera), la mayoría de los novillos se tropeaba y no había por qué recurrir al ferrocarril. Sólo en invierno, frente a la crecida de ríos y arroyos y a la falta de pasto se lo prefería por su seguridad y velocidad. Ya dijimos que esto fue notorio en momentos de sequía: si había que liquidar la hacienda que no se podía mantener en el campo, el recurso más rápido era enviarla por tren. Imposible hacerlo por tierra porque no conseguiría alimento. Pero en las estaciones buenas, los troperos podían pisar firme y aún "*golpearán la boca a la locomotora que pasa!*" (980) (*).

(*) Carlos García Acevedo, en su "Estudio sobre ferrocarriles..." de 1892 hace una salvedad a la competencia de los troperos al ferrocarril. Dice que éste: "ha desalojado en parte al tropero, sobre todo en las distancias largas; pues en éstas los precios de la línea son inferiores a los que exige el acarreo por tierra" (p. 40-42). Sin embargo, más adelante él mismo proporciona datos que contradicen esta afirmación. En efecto, en págs. 206-12 establece que un vagón de Rivera a Montevideo costaba $ 64, lo que hacía un costo por cabeza de $ 3,50 si las reses fueran 18, o aún de $ 2,56 si fueran 25 —cosa imposible porque la empresa no lo permitía—, mientras que el tropero cobraba $ 1 ó $ 1,20 por animal. Es claro entonces, y según sus propios datos, que la afirmación primera es incorrecta: también en las distancias largas el tropero competía con el ferrocarril porque sus precios eran inferiores. Otros datos que ya hemos expuesto antes, nos afirman en esta convicción. Desde Tambores, en Tacuarembó, a Montevideo, el flete ferroviario por cabeza era de $ 2,50, cuando el tropero cobraba $ 1. Desde Río Negro a Casupá, el ferrocarril cobraba $ 2 por res, y el tropero $ 0,60.

* * *

En relación a la ganadería uruguaya: ¿el ferrocarril vino a cubrir una demanda real? ¿En el país del bovino criollo, el ferrocarril inglés era exigido por la estructura económica? Creemos que no. El animal marchaba solo a su destino a costo reducido y esto era fundamental pues en la época los precios de los novillos fueron bajos. Un novillo criollo que valía poco en el mercado, no compensaba el envío por tren. Claro es que la situación cambiará con el tiempo: cuando se aproxime el frigorífico, se extienda el mestizaje y abunden los animales caros que debían llegar en buen estado de gordura a la Tablada. Cuando el producto bovino se pague mejor porque es de calidad superior y se lo industrialice por el frío, entonces sí el ferrocarril será imprescindible y triunfará como medio de transporte. Pero en estos años estudiados tales modificaciones no existían o apenas apuntaban. Por eso hemos sostenido que el "auge" ferroviario de 1884 a 1892 le fue impuesto a la economía rural ante una conjunción de intereses urbanos —las necesidades del alto comercio montevideano— y, sobre todo, de intereses externos, los británicos.

Esto no nos conduce a negar sus aspectos positivos que, como medio de transporte moderno, los tuvo. Considerémoslos.

Es innegable que ofreció mayor velocidad, regularidad (con todas las salvedades que conocemos) y seguridad. La lana y los cueros llegaron a destino más pronto y en mejores condiciones; pudieron beneficiarse así de las variaciones del mercado y acelerar su salida a Europa. Volúmenes crecientes eran transportados en un solo viaje, reduciendo los peligros del transporte en carreta.

El ferrocarril aportó las mismas virtudes que había desarrollado en todo el mundo: velocidad, seguridad, capacidad de carga.

Pero este medio de transporte moderno, manejado como lo hicieron las empresas extranjeras, no sólo no produjo de inmediato resultados positivos sino que por el contrario, perjudicó a la nación y a la campaña. Recordemos sus elementos negativos: trazado desmesurado que respondió a factores circunstanciales (captación del comercio de tránsito), negociado con las concesiones, mala construcción, escaso material rodante, estafas en perjuicio del Estado, tarifas altas, drenaje de nuestra riqueza hacia el exterior. Todos estos elementos se derivaron de una sola realidad: estaba explotado por empresas británicas preocupadas por extraer el máximo de beneficio con el mínimo de inversión. Empresas que respondían a inversionistas ingleses no podían tener como objetivo principal servir a la nación en que residían. Estaba en su naturaleza contribuir al mayor enriquecimiento de su país de origen, costara lo que costara a la nación que las recibía. Desde este punto de vista, la empresa ferroviaria inglesa (entiéndasenos bien, no el ferrocarril como medio de transporte), actuó negativamente en nuestro país. Valida del "deslumbramiento" de los uruguayos contemporáneos ante el elemento de progreso que traía, extrajo todos los beneficios que pudo. Considerando lo poco que dejó, el balance la favoreció siempre. A ella, mucho más que al país.

Capítulo V
El ferrocarril y la agricultura

A diferencia de la ganadería, la agricultura no fue tan lesionada por los defectos técnicos y administrativos del ferrocarril tales como vagones inadecuados, recorridos extensos, lentitud de marcha e incumplimiento de horarios.

Pero, en oposición a los productos derivados de la ganadería, el problema de las tarifas le era vital en su sentido más literal; significaba para ella la vida o la muerte. Partimos para esta afirmación de algo que ya habíamos adelantado: los productos agrícolas tienen escaso valor comercial con relación a su volumen físico, y por lo tanto, el flete caro absorbía parcial o totalmente el escaso margen de ganancia del agricultor. Ya hemos comprobado que la agricultura de estos años era casi de subsistencia; no cuesta nada imaginar que el costo del transporte ferroviario excediera las posibilidades del labrador.

Tomando en cuenta ese hecho económico irreversible, las empresas ferroviarias extranjeras trataron de adecuar a él sus tarifas. En parte porque no les convenía quedar al margen del transporte de las cosechas cerealeras; y en parte, porque esa "preocupación" por la agricultura les servía de excelente propaganda frente a unos Poderes Públicos que, como ya sabemos, buscaban protegerla por todos los medios.

Ese intento de adecuar sus tarifas a la agricultura nacional lo llevaron a cabo de distintas maneras. En primer lugar, aplicando tarifas diferenciales en lugar de tarifas proporcionales. García Acevedo explicaba las características de unas y otras de la siguiente forma: *"En las proporcionales el precio del transporte aumenta en relación a la distancia recorrida, lo que quiere decir que si una mercancía paga $ 1 por 10 km., tendrá que pagar el doble si la distancia aumenta en proporción. De modo, pues, que podemos decir que el precio de tarifa por km. permanece uniforme y sube a medida que éste aumenta también, multiplicándose por el número de kms. recorridos".*

Sostenía el autor la injusticia de este sistema porque el ferrocarril no multiplicaba sus gastos en la misma proporción de los kilómetros recorridos (lo que era evidente pues no necesitaba el doble número de empleados ni de combustibles, por ejemplo), y contrariaba los intereses de las zonas más alejadas del centro, que

debían pagar más cuando más barata comunicación necesitaban. Por ello es que las empresas aplicaron el sistema de tarifas diferenciales: "*Según éstas, el precio no aumenta proporcional sino progresivamente. Para comprender su mecanismo, se hace necesario suponer una base irreductible de precio por km., y agregar a esta base que permanece invariable, una cantidad en relación al aumento de la distancia, de manera que dicha cantidad vaya disminuyendo a medida que la distancia aumenta. Ilustremos esta explicación con un ejemplo: en el sistema de tarifas proporcionales, si una carga determinada paga 10 cts. por su conducción en 1 km., en 2 km. pagará 20 cts., 30 en tres, y así sucesivamente. [...] en el sistema diferencial, si en el 1er. kilómetro una carga paga 10 cts., en el segundo pagará 10 cts., base irreductible de la tarifa, más 5 cts. o sea 15 cts.; en el tercero 10 cts. más 8 cts., o sea 18 cts.; y así en una progresión tal que manteniéndose la base uniforme la cifra que se le agregue para completar el precio disminuya relativamente al precio inmediato anterior. [...] Así se comprende que las industrias puedan utilizar la vía férrea. Cuando los precios son diferenciales se favorece la implantación de aquéllas en campaña colocando la vía al alcance de todos*" (981).

A pesar de la evidente conveniencia de este sistema, todo dependía de cómo lo aplicaran las empresas.

La otra forma que las empresas pusieron en práctica para adecuar sus tarifas a las necesidades de la agricultura, fue haciéndole pagar a la ganadería lo que aquella no podía pagar. Es decir, recargando los fletes para los rubros ganaderos —cueros, lana— y rebajándolos para los cereales. Lógicamente esta política provocó las quejas de los estancieros.

Decía uno de ellos desde Paysandú: "*Duele tener que pagar $ 9,50 por cada 1.000 kilos de frutos del país, cuando los cereales que no son de más fácil transporte y manejo, sólo pagan a razón de $ 2,80 por igual peso...*" (982).

Tomando en cuenta datos que ya conocemos sobre productos pecuarios, y los que vamos a ver en este capítulo sobre productos agrícolas, podemos decir que, a manera de ejemplo, desde San José a Montevideo los 100 kilos de lana pagaban de flete $ 0,50 mientras que los 100 kilos de trigo sólo pagaban $ 0,23.

Estas cifras en primer lugar corroboran nuestra afirmación de que el ferrocarril hizo pagar a la ganadería lo que no podía pagar la agricultura. Y en segundo lugar, vuelven a demostrar nuestra opinión en el sentido de que si el ferrocarril prosperó en el Uruguay fue gracias a los productos derivados de la ganadería, que por su alto valor comercial podían abonar sus elevadas tarifas.

En efecto, luego de 1890 cuando la lana valía $ 28 los 100 kilos, el flete incidió en 1,8 % sobre su precio de venta; en cambio el trigo valía $ 3,50 los 100 kilos, y por lo tanto el flete pesó en su precio en un 6,5 %. Es decir que, por la misma cantidad transportada, el cereal pagaba una tarifa tres veces superior con relación a su valor intrínseco. Y eso que las empresas habían aplicado un criterio favorable a los cereales.

Aunque por los dos medios que anotamos —tarifas diferen-

ciales y recargo a los productos pecuarios en favor de los agrícolas— el ferrocarril trató de pesar menos sobre los cereales, no lo consiguió. Por lo menos en la medida necesaria para que la agricultura progresara en todo el territorio nacional.

García Acevedo proporciona datos que, aunque en apariencia nos contradicen, bien analizados nos confirman. Señalaba que el transporte de cereales por el ferrocarril Central había experimentado el siguiente aumento: de 1880 a 1884, 157.156 toneladas; y de 1885 a 1889, 285.074 toneladas, agregando: *"...el aumento del tráfico que el ferrocarril ha provocado salta a la vista, si se considera que la locomotora ya en el año 1880 llegaba al Durazno y que en 1889 sólo había avanzado 68 kms., para aumentar el tráfico en casi el doble; es decir, que la producción de cereales en esos 9 años ha seguido una proporción mayor que la extensión de la línea. Ha crecido en un 44,87 % mientras que la línea sólo ha progresado en un 24,90 % de su extensión total"* (983).

El hecho es cierto aunque merece dos tipos de precisiones. En primer lugar, no hay que olvidar el crecimiento de la población capitalina en esos años, lo que indujo por sí sólo a un aumento considerable de la producción agrícola. En segundo lugar, es muy probable que el área sembrada se hubiera expandido en el Sur, en las zonas inmediatas a Montevideo, por el factor antedicho, y porque las tarifas ferroviarias eran menos pesadas que para regiones más lejanas. Pero al norte del Río Negro, y lo comprobaremos enseguida, la situación de la agricultura no varió por el ferrocarril; sus tarifas siguieron siendo prohibitivas como lo reconoció el mismo autor: *"Sin embargo, nos duele hacer notar que a medida que aumenta el recorrido, la tarifa va subiendo de manera tal que impide el desarrollo de la agricultura en esas zonas. Un agricultor de Canelones podrá pagar fácilmente por sus 100 kilos de trigo 14 cts. hasta la Capital; otro de la Florida, medio refunfuñando pagará 20 cts. por la misma cantidad; pero el chacarero de Tacuarembó se levantará con sus bueyes y su arado al saber que el transporte de los 100 kilos le cuesta 36 cts., o lo que es lo mismo, el 10 % del valor de la fanega, calculando ésta, término medio, en $ 3,50. Nada diremos de Rivera, que por las condiciones especiales de su suelo no se presta para el cultivo de cereales; sólo nos corresponde hacer notar que la tarifa del Central, con sus números que parecen no decir nada, es semi-prohibitiva fuera de ciertos límites"* (984).

Por eso decíamos que el ferrocarril, a pesar de sus esfuerzos —más aparentes que reales— no alentó la agricultura nacional. Si influyó positivamente en ella, lo hizo en la zona más cercana a la capital, que gozando de la atracción del principal mercado de consumo, no necesitaba mucho de su aporte. Pero en las regiones norteñas, que pudieron abrirse a la agricultura, y que eran las más necesitadas de un medio de transporte barato y rápido por su misma lejanía, el ferrocarril no sólo no estimuló sino que frenó su desarrollo.

Esto lo expresó Juan Alberto Capurro en las Cámaras de 1888 al discutirse el proyecto de Victorica sobre colonización y ferro-

carril en la frontera. El problema principal era que esas colonias se hallarían como mínimo a 550 kms. de la capital: "*...siendo esto así, el precio de transporte recargará de tal modo los productos, que imposibilitará su venta en los mercados aludidos, a menos que aquél no se redujera en las colonias a ser ruinoso para los cultivadores. En efecto, el trigo, por ejemplo, cuyo precio ha sido de 26 a 30 reales la fanega, casi todo el año, y que puede fijarse en $ 3,50, término medio, salvo casos extraordinarios e imprevistos, paga 88 cts. los 100 kilos desde el Durazno a Montevideo, es decir, de una distancia de 210 kms., debiendo valer por consiguiente, $ 1,72 a $ 2,12 y $ 2,62 término medio los 100 kilos en el Durazno descontando el flete. Pero aún deducida la tercera parte de aquella tarifa, resultaría asimismo improbable la conveniencia de producirlo a 600 kms. de distancia, mismo en los casos que no hubiera gastos de transporte a las estaciones, porque el flete así reducido importaría proximamente $ 1 por cada 100 kilos*" (985).

La misma opinión expresó Battisti Alceste, miembro de la Oficina de Control de Ferrocarriles en 1892: "*...el incremento progresivo agrícola se hace sentir en su mayor parte en los parajes cercanos a las vías fluviales, mientras que en el interior del país y a los costados de la vía férrea, la agricultura es casi nula. Es claro y evidente entonces que la causa de semejante atraso de la agricultura en las regiones cruzadas por ferrocarriles, es debido a las tarifas demasiado elevadas, de manera que los agricultores del centro de la República no pueden vender sus productos con las mismas ventajas de los que se aprovechan de la navegación como medio de transporte. El que suscribe es, por lo tanto, de parecer que hasta que el Superior Gobierno no tome ingerencia directa en la cuestión tarifas* [...] *no tendremos nunca tarifas diferenciales que faciliten el aumento progresivo de la agricultura en las zonas alejadas* [...] *adonde únicamente las vías férreas pueden fomentarla*" (986).

Este testimonio comprueba, como lo adelantamos, que las tarifas diferenciales que aplicó el Central no fueron remedio suficiente ni aliento eficaz para propender al desarrollo agrícola. Como tampoco podían serlo, por las mismas razones, para contribuir a la política colonizadora en que estaba empeñado el Gobierno nacional por estos años: "*...la colonización naciente necesita más que todo de las seguridades de un transporte barato, y esto no puede obtenerlo con facilidad de las vías férreas costosas como las que tenemos; podrán reducirse hasta el mininum las tarifas que sirven a los intereses de las colonias; pero con eso y todo, siempre serán altas y las reducciones no llenarían el objeto deseado*" (987).

Las opiniones transcriptas son apenas una muestra del sentir general de la época: el ferrocarril no ayudó a la agricultura, el ferrocarril limitó su influjo benéfico a una zona periférica de Montevideo que por su cercanía no precisaba tanto de su apoyo. Más lejos, sobre todo al norte del Río Negro, en las regiones fronterizas, en las zonas pasibles de colonización, su influencia fue negativa. En Tacuarembó, en Rivera, en Paysandú, no se podía

plantar con destino al mercado de consumo y exportación (Montevideo) porque el flete ferroviario absorbía la ganancia. He aquí la prueba:

TARIFAS DE FERROCARRIL PARA CEREALES (988).
(FANEGA DE 100 KILOS DE TRIGO O MAIZ).

Desde	A	Antes de 1890			Después de 1890		
		Trigo		Maíz	Trigo		Maíz
San José	Montevideo	(7,1 %)	$ 0,25	(17,2 %)	(6,5 %)	$ 0,23	(15,8 %)
Durazno	"	(10 %)	$ 0,36	(24,9 %)	(9 %)	$ 0,32	(22,7 %)
Río Negro	"	(13,7 %)	$ 0,48	(33 %)	(11 %)	$ 0,39	(27,5 %)
Canelones	"		—		(4 %)	$ 0,14	(10 %)
Tacuarembó	"		—		(10 %)	$ 0,36	(24,8 %)

Según las fuentes que proporcionaron estos datos el precio del trigo —promedio— era de $ 3,50 los 100 kilos, y el del maíz $ 1,45. Por lo tanto, los porcentajes que el flete ferroviario se llevaba con relación a ese precio de venta son los que figuran al costado de la tarifa. Basta su simple lectura para entender por qué ésta fue prohibitiva para los agricultores del Norte.

Si los productores de trigo de Canelones podían pagar ese 4 % de flete para mandarlo a Montevideo, era imposible que lo hicieran los de Tacuarembó o Río Negro con un 10 u 11 % de gastos por tal concepto. La explotación de su tierra no les dejaba ese margen de ganancia siquiera, como lo hemos comprobado al estudiar el rendimiento de la chacra en la Sección "Agricultura".

Pero mucho peor era la situación de los plantadores de maíz, cultivo de pobres, como ya sabemos. Aquí sí que no cabe ninguna duda que el flete ferroviario era confiscatorio. Ya desde Canelones tenían que abonar un 10 % de flete, ¡pero en Tacuarembó o Río Negro, el flete se llevaba la cuarta parte del precio del grano!

Esta política de las empresas con relación a la agricultura fue pues negativa. Pero además, tuvo otra consecuencia nefasta derivada de esa equiparación del flete para la producción agrícola; es decir, cobraban lo mismo para el transporte de 100 kilos de trigo que de 100 kilos de maíz, a pesar de que el valor intrínseco de ambos productos era netamente diferente. Si el primero valía $ 3,50 los 100 kilos y el segundo $ 1,45, resultaba obvio que el flete pesaría mucho más en el segundo que en el primero, como surge del cuadro que antecede. Las consecuencias de tal hecho las señala muy bien García Acevedo: "*...el maíz vale mucho menos que el trigo, y por consiguiente, la ganancia que produce su venta es también menor. De aquí que una buena tarifa tenga que gravar más moderadamente al maíz que al trigo y nunca medirlos con la misma vara, como lo hace la compañía, cometiendo la mayor de las injusticias e incidiendo al mismo tiempo en un error económico. Por otra parte, es bien sabido que la siembra del maíz se dificulta con una tarifa igualitaria que induce al agricultor a cultivar trigo,*

porque le produce mejor resultado. Dificultada así la siembra del maíz, se estorba la rotación de los cultivos, tan conveniente en nuestra naciente agricultura a fin de no esquilmar las tierras [...] Entretanto, hay perjuicio positivo para la agricultura, puesto que nadie ignora que la siembra del maíz se impone no solamente como preparación de las tierras que han de dedicarse al trigo sino como reconstituyente de las ya cultivadas" (989).

Así pues, las tarifas elevadas contribuyeron a impedir el desarrollo agrícola en la región norte de la nación, dificultando por lo mismo la diversificación de la producción en la que tantas esperanzas había puesto nuestra clase dirigente para independizar al país económicamente. Pero además, al gravar más al maíz que al trigo, trabaron la rotación de los cultivos, siendo otro factor más en el empobrecimiento del agricultor y de la tierra.

Esas tarifas desmedidas son las que van a explicar la subsistencia de los medios tradicionales de transporte, como las carretas, en nuestro país. Los comerciantes de Santa Rosa, Soñora y Lareu, escribieron en 1892 una carta de queja al administrador del Ferrocarril Central, incluyendo cifras comparativas del costo de transporte por ferrocarril y por carreta. Decían que 1.760 kilos de cereal enviados a Montevideo por ferrocarril pagaban de flete $ 5,14, mientras que por carro sólo costaban $ 4,28. El exceso de flete era de $ 0,86, lo que equivalía a una diferencia entre ambos de 16,5 %. Y si el transporte era de mercaderías, por 1.800 kilos el ferrocarril cobraba $ 7,54, mientras que la carreta recibía sólo $ 4,50. Exceso de flete por tren: $ 3,04, lo que importaba un recargo sobre el envío del 40 %! (990).

En esas condiciones, ¡cómo no habría de seguirse usando la carreta!

* * *

Con relación a este sector de la economía rural el ferrocarril inglés fue muy poco útil.

Las empresas se debatían en una contradicción insalvable: transportar las cosechas tenía que significar rebajar las tarifas a niveles aptos para los labradores. Pero esos niveles eran demasiado bajos para su objetivo fundamental: obtener grandes e inmediatas ganancias. Por lo tanto su conducta se adecuó a este último fin. sacrificando al primero.

PARTE II
LOS TRANSPORTES TRADICIONALES Y EL COMIENZO DE UNA POLITICA DE OBRAS PUBLICAS

Capítulo I
Los transportes tradicionales

1 — Los transportes por tierra

Cuando la influencia externa no se dejaba sentir, las aguas querían volver a su cauce y la República buscaba continuar con su viejo sistema de transportes. Al fin y al cabo, durante los años de la crisis la economía rural no había sufrido modificaciones esenciales en su estructura, y por lo tanto, no reclamaba un cambio correlativo en los medios de transportar los bienes. Pero la influencia externa se había convertido ya en factor interno y el ferrocarril logró desplazar a los viejos sistemas en la conducción de lanas, mercaderías importadas de Europa y personas. No ocurrió lo mismo en el caso del ganado bovino, como observamos.

Las tropas de novillos chúcaros con poderosa cornamenta, seguían viajando por la campaña oriental en medio de caminos apenas modificados por la mano del hombre, cruzando los ríos y arroyos por los vados tradicionales en los que de vez en cuando una balsa facilitaba el traslado cobrándolo a precio de oro. El ferrocarril, aunque compitiendo con el tropero, no había alcanzado a modificar en su esencia el tráfico del ganado bovino. Sólo por excepción —la gran sequía de 1892-1893, por ejemplo— lograba superar a las antiguas "tropas".

La única novedad en materia de caminos derivaba de un

fenómeno que ahora hacía sentir todo su peso: el cercamiento de las estancias. El cercamiento había provocado —fenómeno estudiado en el Tomo anterior— un reordenamiento de la red de caminos nacionales, cortados casi todos èllos por la voracidad de los propietarios. En este sentido puede decirse que esta época conoció como ninguna otra de nuestra historia, una complejidad tal en la sinuosa línea de los caminos nacionales. departamentales y vecinales, que muchos desaparecieron o fueron por completo modificados sin tomar en cuenta el interés de la comunidad sino el del propietario de la tierra. La prensa del interior y la montevideana no perdían oportunidad de señalar la agravación de los viejos males de nuestro sistema de transportes, al mencionar la multiplicación de las distancias y el enlentecimiento de los viajes provocados por el cierre de un camino o la inhabilitación de un paso ante el alambrado de las estancias.

De la condición de los caminos —mera huella dejada por el tráfico de tropas y carretas, en medio de un territorio por fortuna sin accidentes demasiado notables— dio cuenta el Congreso Agrícola-Ganadero de 1895: *"En cuanto a caminos ordinarios o carreteros, con excepción de algunos recientemente construidos en los alrededores de la capital, es notorio que no hay en la República sino los que el uso ha establecido, sin consultar las necesidades racionales del tránsito, sin sujección a ningún trazado preestudiado y sin que* [...] *en su construcción y conservación hayan intervenido hasta ahora otros factores que el casco de los caballos, la pezuña de nuestras vacas y las llantas de nuestras pesadas carretas..."*.

El resultado lógico fue que: *"...desgastados por el roce y calcinados por el sol, producen en el verano densas nubes de polvo que envuelven y molestan a los viandantes, y en el invierno, bajo la influencia de las lluvias se transforman en espesos fangales que interceptan por completo las comunicaciones, a cuyo efecto concurre también, la falta de construcciones apropiadas en los ríos o pequeños cursos de agua que tanto abundan en nuestro territorio"* (991).

En ese medio en que la naturaleza daba los datos que la sociedad en conjunto no deseaba todavía modificar, podía suceder que las frecuentes lluvias invernales obligaran a cambiar por completo las rutas, "duplicando y triplicando la distancia del camino a recorrer". En abril de 1895, la Junta Económico Administrativa del departamento de Maldonado comunicó al Ministro de Fomento que la creciente de la Laguna del Potrero había desprendido islas cubiertas de sauces y sarandíes que cubrían en más de 600 metros el camino nacional desde Maldonado a Montevideo. Estas islas impedían toda comunicación —incluso a caballo— en línea recta hacia el paso del Arroyo del Sauce, por lo que el camino *nacional* fue abandonado y sustituido por otro que aumentaba la distancia en 10 kilómetros, atravesando además siete zanjas que era imprescindible componer de inmediato si no se deseaba el aislamiento de Maldonado (992). El ejemplo es concluyente: la naturaleza dictaba sus leyes y la economía ganadera se adaptaba a ellas.

El cruce de los ríos y arroyos, con excepción de algunos pocos puentes construidos en los departamentos cercanos a la capital, seguía dependiendo de las balsas o los simples pasos que el propio medio brindaba.

Las balsas eran de propiedad particular. Se abonaba al Estado un derecho por la concesión del servicio y éste era entonces explotado privadamente. Las frecuentes quejas de los hacendados por la mala calidad del servicio y, sobre todo, lo caro del mismo, fueron resumidas en 1895 en el Congreso citado:

"Es un hecho señores, que lo que hace hoy más crítica la situación del ganadero, es el costo elevadísimo del transporte del ganado a la Tablada. Si lo trae a pie, a pesar de costarle la conducción mucho menos que por la vía férrea, [...] *debe todavía abonar por ella un precio muy superior al equitativo y al legítimo, porque entonces está obligado a pasar por las horcas caudinas de los balseros o concesionarios de puentes, los cuales, parapetados tras de sus abusivos e incalificables contratos, ponen a los ganaderos en la disyuntiva de satisfacer su codicia o pasar las tropas a nado para eludir el peaje, aún a riesgo de perder animales y exponer la vida de los conductores"* (993).

A pesar de todo esto, como el mismo documento transcripto lo aclara, para el hacendado era más económico el medio de transporte tradicional —la tropa para el ganado en pie, la carreta para la lana y los cueros secos— que el moderno: el ferrocarril.

Fue debido a una combinación de factores que durante estos años los troperos pudieron competir ventajosamente con el ferrocarril. El mal estado de los caminos —mejor sería decir, el estado "natural" de los mismos— no era un factor de peso cuando el "bien" se transportaba a sí mismo y era además un novillo enteco, fuerte y musculoso. Con los mestizos como materia prima y los frigoríficos como salida industrial, el hacendado tendría que modificar su actitud, tendiendo entonces a desaparecer las tropas. Pero, mientras se mantuviera la ganadería criolla, el más bajo precio del tropero compensaba perfectamente los pocos kilos que perdía en mala carne y gordura el animal.

En cuanto a las carretas, dedicadas sobre todo al transporte de lana y cueros secos, no sucedieron las cosas del mismo modo. Aunque la competencia siempre fue posible en relación a los elevados fletes ferroviarios, otros fenómenos ya estudiados pusieron sobreaviso a los hacendados de la utilidad del ferrocarril.

A pesar de lo antedicho, sin embargo, el problema del precio del flete nuevamente fue neurálgico para impedir la total sustitución del viejo medio de transporte por el nuevo. El diputado y estanciero Federico Paullier lo puso de manifiesto en 1885: "...*sabemos* [...] *que todavía los ferrocarriles existentes no tienen tarifas establecidas con la intervención del Poder Ejecutivo. Eso hace que encarezca de tal manera la conducción de los frutos del país que nos obliga naturalmente a los estancieros a tener que recurrir a las antiguas carretas de campo...*" (994).

Para malestar de las empresas ferroviarias además, coincidió el tendido de los principales troncos de sus líneas con la paupe-

rización de buena parte de la población rural. Y tanto los "troperos" como los "carreteros" pertenecían a ese "pobrerío" cuyo número creció tanto en los años de la crisis. Ofrecieron sus servicios a los hacendados a precios ínfimos, aquellos determinados por el mínimo nivel de la subsistencia. De ahí que en 1892 el joven estudiante Carlos García Acevedo pudiera sostener que: *"Una comparación no es ni siquiera razonable entre los fletes del ferrocarril y de las carretas, por una porción de circunstancias [...] y ¡parece increíble!, en algunos puntos de nuestra campaña, como en la República Argentina, el ferrocarril no ha logrado desalojar en absoluto a tan primitivo medio de transporte. Esta anomalía tiene su explicación en el hecho de que el paisano en los meses que las tareas del campo le dejan libre, se dedica a este trabajo, rebajando sus fletes hasta ponerse en condiciones tan favorables o más que el ferrocarril"* (995).

Para desgracia del "pobrerío" rural, en cambio, el ferrocarril logró desplazar sus servicios en dos rubros que siempre habían sido cubiertos por los medios tradicionales: el transporte de las personas y el de buena parte de las mercaderías europeas importadas. En este caso, la celeridad, seguridad y comodidad fueron elementos esenciales a favor del ferrocarril. El medio tradicional —la diligencia— ni siquiera pudo enfrentarlo con lo que ya era el arma clásica de los sistemas antiguos: la baratura. Las empresas de diligencias, por la escasa capacidad de los vehículos y verse obligadas a mantener un costosísimo aparato de relevos de caballos y personal en cada etapa del recorrido, cobraban tarifas más elevadas que el ferrocarril.

A este respecto, la tesis de Carlos García Acevedo es sumamente ilustrativa. Queda en claro que el ferrocarril sustituyó a la diligencia en aquellos departamentos a los que arribó la línea férrea, y que la sustitución fue total en lo que al transporte de pasajeros se refiere.

"Cualquiera que haya viajado en diligencia habrá notado los mil accidentes con que tropezaba en su viaje: unos dependían del estado de los caminos, que principalmente en invierno obligaba a los pasajeros a armarse de paciencia benedictina para aguardar hasta que se restableciese el tránsito; esto sin contar con que estos mismos tropiezos ocasionaban a menudo desperfectos en el vehículo o en la caballada, que hacía necesario un auxilio de afuera que tardaba en llegar, y otros que provenían de la fuerza de las cosas, como las incomodidades provenientes del frío, del calor, del polvo, y sobre todo, el encierro continuado en un brete de aire mefítico, irrespirable. En una palabra: el individuo que por necesidad se veía obligado a hacer un viaje largo en diligencia, desembarcaba entumido y estrujado. No solamente las salidas de las diligencias eran cuando más dos veces por semana, salvo excepciones a distancias cortas, sino que aún así no podía contarse con la regularidad de ese mismo tráfico, por cuanto dependía del estado de los caminos y del cariz bueno o malo que presentara el cielo".

El ferrocarril ofrecía en cambio: cierta regularidad, mayor

frecuencia, rapidez, seguridad y..., pasajes casi un 50 % más bajos que los del medio tradicional (*).

Para muchas de las mercaderías importadas de Europa y consumidas en nuestra campaña, también los comerciantes prefirieron el ferrocarril a la diligencia. Su escaso volumen y elevado valor comercial actuaban a favor del ferrocarril. Además de la celeridad y seguridad, el ferrocarril derrotó también en este caso a la diligencia, pues la diferencia de fletes se situaba alrededor del 75 % a favor del nuevo medio de transporte (997).

* * *

De lo antedicho cabe deducir que el antiguo sistema de transportes siguió predominando en por lo menos uno de los puntos claves de la economía rural: la conducción del ganado bovino. Aún cuando el ferrocarril logró vencerlo en el tráfico de lanas y mercaderías importadas de Europa y en el tránsito de pasajeros, no logró desplazarlo en la conducción de los novillos en pie. El Uruguay pastoril de 1890 no sentía la exigencia de una transformación de su vialidad pues el régimen de explotación de la ganadería bovina poco había variado desde hacía 20 años, momento en el que casi no existían vías férreas.

Nueva prueba del carácter tradicional de las fuerzas sociales vinculadas a la ganadería bovina fue que sus antiguos medios de transporte no se alteraran mayormente, y que los caminos siguieran el dictado de la naturaleza antes que el del esfuerzo humano.

2 — La navegación de cabotaje

El auge del cabotaje oriental en los Ríos Uruguay y de la Plata estuvo ligado a los progresos del comercio de tránsito con las provincias del litoral argentino y Río Grande del Sur. A los motivos ya referidos que comenzaron a provocar por estos años la decadencia de este factor débese, en primer lugar, la paulatina

(*) Una comparación entre ambos medios de transporte dará una idea más acabada de lo que pretendemos demostrar. Los datos corresponden a 1891:

	Precio del transporte		Duración del viaje	
	Diligencia	Ferroc.	Diligencia	Ferroc.
De Montevideo a Canelones . . .	$ 2.00	$ 1.10	½ día	0h.56'
" " " Florida	" 4.00	" 2.70	2 días	3h.
" " " Durazno	" 8.00	" 5.10	2½ a 3 días	7h.25'
" " " Tacuarembó . .	" 18.00	" 11.20	4 días	15h.50'

Carlos García Acevedo resumió sus observaciones anotando que el precio por kilómetro cobrado por la diligencia era de $ 0.04 y por el ferrocarril de de $ 0.024, es decir, una reducción del 40 %. Agregó que en la tarifa de la diligencia no se había comprendido otro elemento que ocasionaba ingentes gastos a los viajeros y que el Ferrocarril suprimió en buena parte: los desembolsos originados por las comidas que el pasajero tenía que pagar independientemente del precio del pasaje. (996).

ruina de este medio de transporte que nos había dotado de algo que nunca más poseeríamos: una flota nacional.

De seguro que a ese factor comercial de primer orden, deben sumarse otros para entender la crisis del cabotaje, sobre todo del que vivía sobre el Río Uruguay. La competencia con el Ferrocarril Midland fue temible, como ya adelantáramos. Las exigencias económicas cada día mayores planteadas a los empresarios ante los adelantos de la técnica naval, se compadecían mal con su escasa potencialidad financiera y con las dificultades que a la navegación de buques de gran calado ofrecían los accidentes del Río Uruguay, sobre todo el Paso del Almirón. Desde todos estos ángulos, la esplendorosa flota del cabotaje nacional parecía ser más el fruto de *una etapa* en nuestro desarrollo y el de los países vecinos, que el dato desde el cual se partiera para organizar una marina de ultramar propia. A medida que la República Argentina se iba nacionalizando, que las exigencias técnicas y de capital iban creciendo, que los ferrocarriles se iban construyendo, más escapaba a las posibilidades orientales el mantenimiento del que se había creído vigoroso cabotaje del Río Uruguay (998).

La progresiva conversión de los departamentos de Colonia y San José en graneros del país, iba a deparar, en cambio, un brevísimo auge a la marina oriental en el Río de la Plata. El negocio fue entrevisto con sagacidad por Juan L. Lacaze quien en 1888 propuso a los Poderes Públicos la construcción de una vía férrea que partiendo del corazón agrícola —la zona del Rosario—, llegara hasta el denominado Puerto del Sauce, al que habría que mejorar en sus condiciones naturales y hacerlo apto para la exportación directa hacia Europa, Montevideo o Buenos Aires.

La empresa proyectada por el hábil contratista, se cubrió con todas las apariencias de una ventajosa operación para la nación y su desarrollo agrícola. Juan L. Lacaze, conociendo los nuevos vientos que soplaban a favor de la diversificación industrial del país, no dejó pasar por alto las ventajas que a ese fin acarrearía su empresa:

"...*hemos estudiado* [...] *la situación económica de la importante zona agrícola de los Departamentos de la Colonia y San José, constituidas por las Colonias Cosmopolita, Suiza. Piamontesa, Savoyarda, Canaria y Nacional y después de ese prolijo estudio hemos sacado en consecuencia que se hace necesario poner a esos centros productores en comunicación directa, rápida y económicamente, con un puerto de capacidad y profundidad suficiente para que a él puedan ser transportados a bajo precio sus productos, y embarcarlos, según su clase, ya sea para los mercados del extranjero, ya sea para los mercados de consumo existentes en el Río de la Plata: Montevideo, La Plata y Buenos Aires*".

Considerando que el principal problema de la agricultura de esas regiones era el del transporte de sus productos, barrera "invencible" en el desarrollo de los cultivos, Juan L. Lacaze agregó lo que más podía conmover a nuestros políticos civilistas en esa hora: estaba ocurriendo la conversión de los colonos en pastores

argumento que, por lo repetido, demuestra ser el decisivo: aprovechar la posición del país y de Montevideo para concentrar en ellos las mercaderías que el litoral argentino y Río Grande del Sur necesitaban o exportaban.

Lo dijo en el Senado el propio autor de la ley de 1884, Juan Alberto Capurro: *"Todo el interior de la República, los departamentos más fértiles, están hoy privados del progreso* [...] *porque carecen simplemente de vías de comunicación* [...]. *Tenemos además al norte una gran provincia que está progresando mucho; la provincia de Río Grande. Es necesario llegar a ella a todo trance con nuestros ferrocarriles. Es preciso que nuestros puertos sean un día los de aquella provincia* [...]. *Ese gran comercio de tránsito constituye la vida de muchos puertos de Europa como Génova, Marsella, Trieste, etc., etc., que los ferrocarriles ayudan y que las grandes naciones del interior adoptan como puertos de entradas y salidas* [...] *Montevideo, señor Presidente, se encuentra en las mismas condiciones respecto a las naciones limítrofes que el puerto de Génova, Trieste, Marsella, etc.* [...] *Este puerto que por su naturaleza ha sido trazado de un modo admirable e indudablemente tiene que mejorarse. Por ahora no hay gran posibilidad de esto, sin embargo una vez construidos los ferrocarriles, por la misma fuerza de las cosas, tendrá que hacerse el puerto porque lo va a reclamar el movimiento comercial de tránsito que los ferrocarriles van a imprimir"* (898).

La conexión, que ya sugerimos, entre el trazado de los ferrocarriles y las conveniencias económicas del alto comercio montevideano, se puso en evidencia en las palabras pronunciadas por el mismo legislador:

"Me consta que todos los días transitan por este puerto [Montevideo] *para Río Grande infinidad de artículos que vienen de Europa y que el comercio de Montevideo se felicita muy mucho de que este puerto haya sido escogido para este movimiento comercial. Porque aquí se establecen las casas introductoras para la Provincia de Río Grande; aquí se hacen los giros para Europa; aquí se verifica un gran movimiento comercial; aquí vienen los grandes vapores a depositar todas las mercancias para aquellas Provincias —siendo éste, por decirlo así, el puerto de la Provincia de Río Grande. Es este el gran resultado que debemos tener en vista, y al que responden precisamente nuestras líneas de ferrocarriles para las fronteras"* (899).

Cuando la Comisión de Hacienda del Senado tuvo que informar sobre el proyecto de Juan Alberto Capurro que habría de convertirse en ley en 1884, recorrió los mismos lugares comunes que ya se habían hecho tradicionales cada vez que se hacía referencia a la importancia del ferrocarril. Dijo por ejemplo: *"...al estudiar la red general de ferrocarriles han tenido en vista los fines principales a que deben responder estas obras: desarrollo de las fuerzas económicas del país, progreso de la riqueza pública y defensa nacional. Y en efecto, por el trazado confeccionado por la Comisión, estarán servidos perfectamente todos los puertos del Litoral, del Río de la Plata y del Atlántico..."*. Pero inmediata-

mente se extendió en lo que consideró el verdadero fin principal del ferrocarril, analizando al efecto las líneas proyectadas una por una: *"El de Higueritas, después de recorrer una de las zonas más cultivadas del departamento de la Colonia, tiende a hacer participar a la Capital del tránsito y del comercio de la Provincia de Buenos Aires por medio de su ramal a la Colonia, del comercio del Uruguay y Río Negro por el ramal a Mercedes, y por fin, del que se verifica en el mismo río Paraná por desembocar frente a aquella población una de las bocas principales y navegables del gran río* [...]. *El Ferrocarril Central del Uruguay y el que pasará por San Ramón y Melo, recorriendo toda la República en su parte Central, tendrá indudablemente una inmensa importancia, porque influirán poderosamente al desarrollo de la producción agrícola e industrial* [...] *promoviendo el establecimiento de colonias por todo su largo trayecto y de la formación de algunos pueblos en la frontera* [...]. *Ambos nos pondrán también en comunicación directa con la provincia de Río Grande, cuyo comercio con esta Capital es cada vez más activo. El día en que puedan empalmarse estos dos troncos con los ferrocarriles riograndenses* [...] *Montevideo adquirirá una importancia comercial incalculable por hallarse Río Grande privado de un puerto conveniente sobre el Océano* [...] *nunca perderemos el comercio de tránsito del centro y del oeste de aquella Provincia. A esta última parte proveerá dentro de breve tiempo el Ferrocarril del Salto a Santa Rosa* [...]. *El Ferrocarril Uruguayo del Este tiene por objeto además de la explotación de la región que debe recorrer, el ponernos en comunicación con Maldonado, el mejor puerto de la República sobre el Océano y la laguna Merín, cuya navegación desgraciadamente no nos pertenece, pero cuyo comercio podremos aprovechar estableciendo un punto de depósito en la barra de algunos de nuestros ríos, como por ejemplo el San Luis o el San Miguel, Maldonado adquirirá entonces la importancia que le corresponde para el comercio de tránsito con el Brasil..."* (900).

Creemos que la transcripción habrá servido para demostrar cómo en la mente de la Comisión, la idea que primaba era la captación del comercio de las regiones limítrofes. Muchos otros documentos contemporáneos corroboran esta inclinación. Y en el importante "Estudio sobre los ferrocarriles sudamericanos", de Juan José Castro, se resume muy bien esa política:

"...no existe una sola línea entre las construidas y proyectadas que no tenga gran importancia internacional, lo que determinará en el futuro que el Puerto de Montevideo, donde convergerán millares de kilómetros de vías férreas [...] *robustezca y ensanche la superioridad que sobre los demás puertos del Plata le ha dado siempre su situación privilegiada y sus ventajas naturales"* (901). Tenemos la impresión de encontrarnos frente a un nuevo episodio de la vieja lucha de puertos entre Buenos Aires y Montevideo; y algo de eso pudo haber ocurrido porque no hay que olvidar que es por estos años (1883) que se empieza a proyectar la construcción del puerto de Montevideo. Fracasado por

el negociado en que Máximo Santos lo convirtió, era el complemento natural de las vías férreas que se proyectaban.

Parece demasiado estrecha la coincidencia entre el trazado de ferrocarriles y las conveniencias del alto comercio montevideano como para no sospechar la existencia de una fuerte presión de este último sobre los proyectistas.

Como ya lo hemos demostrado, el alto comercio tenía un papel decisivo en la vida económico-financiera nacional; sus medios de presión sobre el Estado eran múltiples (empréstitos, Bolsa), y sus relaciones con la City londinense, estrechas. Ahora bien, de esta última era que vendrían los capitales y las empresas ferroviarias a nuestro país. Y lógicamente estarían interesadas en aprovechar de un comercio que sus colegas extranjeros en Montevideo informaban que era tan fructífero.

Tanto el alto comercio como las empresas ferroviarias inglesas se aliaron en su presión sobre los proyectistas para que todas las líneas alcanzaran la frontera. Al primero, esto lo respaldaba en su intento de captación del tráfico limítrofe, y a las segundas, les aseguraba un futuro muy rentable.

Todo ello colocó a ambos grupos de intereses (nótese que ambos o eran o dependían del extranjero), en posición inmejorable para convencer a los hombres de gobierno de que con el trazado radial el país se beneficiaría, cuando en realidad habrían de beneficiarse ellos en primer lugar.

Otro elemento que actuó en su favor, y que analizaremos en el siguiente parágrafo, es que la clase dirigente del Estado tenía interés en llegar con el ferrocarril a la frontera por diversas razones estratégicas. Se conjugaron así dos tipos de objetivos distintos para consolidar el plan ferroviario aprobado.

Pero, si el alto comercio montevideano y las empresas inglesas vieron en el ferrocarril el medio de afirmar su dominio económico sobre el hinterland platense, sus cálculos fallaron porque los estados vecinos estaban iniciando una política propia, procurando nacionalizar sus fronteras y su comercio. Esto ya lo hemos tratado al analizar la decadencia del alto comercio montevideano, pero no está demás recordar que por estos años Buenos Aires puso en funcionamiento su moderno puerto, que nacieron los ferrocarriles entrerrianos que desviaron el tráfico del litoral argentino hacia el interior de su país, que también en el Brasil la preocupación por nacionalizar la economía condujo a la construcción de ferrocarriles y puertos propios. Todos elementos que desposeyeron a "nuestros" comerciantes del tan pingüe negocio del comercio de tránsito. Pero ello ocurriría con los años; si a largo plazo ese grupo estaba condenado —por lo menos en lo que a usufructuar del comercio de tránsito se refiere—, por ahora no lo sabía.

Por su parte las empresas ferroviarias se vieron extraordinariamente favorecidas —al menos durante los primeros años— por este trazado radial. ¿Qué mejor perspectiva para una compañía ávida de ganancias, que asegurarse un tráfico lucrativo? Eso era el transporte de las mercaderías importadas y exportadas de una vasta región que comprendía la cuenca platense y sus ríos subsi-

diarios (Paraguay, Paraná, Uruguay) y además la provincia brasileña del Río Grande.

La producción nacional no era tan considerable como para atraer tamaña inversión en redes ferroviarias como las que los ingleses instalaron. Pero en cambio, el tráfico que abastecía al hinterland platense tenía un desarrollo tan considerable que esa inversión podía esperar serenamente altos dividendos.

Para el ferrocarril jugó otra vez, como en los viejos tiempos del federalismo artiguista, el factor geográfico que colocaba al país oriental en la desembocadura de la producción platense y a su puerto, Montevideo, como la llave de entrada y salida al Océano y a Europa. Esa ventaja fue la que vino a aprovechar, en nuestro territorio, el ferrocarril inglés. Esa, y subsidiariamente, la del transporte de la producción rural uruguaya.

Por eso es que no compartimos la opinión —fruto de trasladar un esquema interpretativo útil en la historia argentina pero no en la nuestra— que sostiene que el ferrocarril se tendió en abanico para recoger sobre todo la producción agropecuaria uruguaya, complementaria de la industrial británica. El trazado radial dejó fuera de su alcance extensísimas zonas de la campaña y a algunos de sus departamentos más productivos. Si su objetivo hubiera sido absorber nuestra producción rural, ¿por qué abandonar zonas de ganadería tan abundante como Soriano, Río Negro o Tacuarembó?

Por otra parte, ¿cuánto exportábamos a Inglaterra en estos años estudiados? ¿Eramos tan importantes abastecedores de sus necesidades en lanas, cueros, trigo y carne, artículos que su economía industrializada requería? No, por supuesto. En este período —como ya lo hemos visto— sólo del 22 al 12 % de nuestras exportaciones fue a ese país, y el porcentaje continuó descendiendo. Le enviamos casi todo el extracto de carne producido, es cierto, pero su valor comercial dentro del total de nuestra exportación era muy escaso. Le enviamos del 45 al 25 % de nuestros cueros vacunos salados, y el porcentaje también continuó en descenso. Le enviamos del 14 al 5 % de nuestra lana, y buena parte de las gorduras vacunas. Es decir, que lo que absorbía de nuestra producción era extracto de carne y gorduras, ambos productos secundarios para nuestro país y para la propia Inglaterra. Ninguno de ellos puede justificar la instalación de líneas férreas que recorrieron todo el territorio y costaron millones de pesos.

El objetivo principal del ferrocarril británico no era la absorción de la producción rural nacional y por lo tanto, el trazado radial no obedeció a ese fin.

El ferrocarril se abrió en abanico para buscar nuestras fronteras, levantar en ellas la producción que habría de embarcar en nuestro puerto y llevar a ellas los artículos industriales y suntuarios que Europa enviaba al hinterland platense. En el aprovechamiento de ese denso comercio (que había enriquecido al alto comercio extranjero de Montevideo), estaba el tráfico lucrativo que iba a satisfacer la sed de ganancias de una empresa capitalista como el ferrocarril.

Por lo tanto, debemos concluir que al ferrocarril inglés en el Uruguay no lo atrajo un interés económico (desarrollo de la producción agropecuaria complementaria de la inglesa), sino un interés financiero: obtener una elevada retribución en dinero a sus inversiones por tareas de transporte (*).

Hay otra prueba confirmativa de esta tesis: si Inglaterra hubiera necesitado la producción agropecuaria uruguaya, el ferrocarril habría bajado las tarifas para incrementar la agricultura y desarrollar la ganadería. No lo hizo. Por el contrario, el ferrocarril consolidó la economía existente, no la modificó. Y fue porque buscaba altos dividendos, y no trigo o lana.

Este hecho tiene consecuencias de diverso orden que analizaremos a lo largo de esta Parte I. Ahora sólo nos interesa limitarnos a destacar el factor más importante de este parágrafo: el trazado radial de las líneas férreas se llevó a cabo buscando el comercio de tránsito limítrofe y no respondió ni a las necesidades de nuestra economía rural ni a los intentos de absorberla por parte de Inglaterra.

4 — Causas del trazado radial: razones estratégico-políticas

Ya adelantamos que el gobierno uruguayo tenía también razones para llevar el ferrocarril a la frontera. Fueron de distinto orden que las del alto comercio montevideano y las empresas ferroviarias inglesas, pero servían a todos tan notablemente que estos intereses conjugados concretaron armoniosamente el trazado radial.

Esas razones resultan de fácil comprensión, sobre todo pensando en la realidad político-militar de la época.

La primera fue la defensa de nuestras fronteras y costas frente a un posible ataque de países vecinos. La segunda fue la consolidación del poder del Estado en la campaña y la salvaguardia de la ciudad capital, sede del Gobierno.

(*) Por lo demás, creer que las empresas ferroviarias británicas se regían por criterios que sólo un imperialismo "planificado" podía imponer, es absurdo suponerlo en el siglo XIX. Las empresas favorecían a sus inversores antes que a nadie. Si el interés económico de la Gran Bretaña se aliaba al interés de esos inversores privados —buscando atraer la producción de materias primas hacia el gran centro industrial inglés— doble ventaja para el Imperio, éste ganaba en cuanto vendía bienes y servicios ferroviarios y a la vez alimentaba a su industria. Pero si la empresa británica —que no estaba regida por ninguna directiva emanada del Gobierno inglés sino por las normas del capitalismo libre-empresista— conducía hasta un Puerto las materias primas que luego otras naciones compraban, no por ello los ingleses dejaban de financiar esas líneas férreas.
Repetimos: en el siglo XIX la economía liberal británica no practica un imperialismo "planificado", dejando de trazar líneas férreas cuando éstas no conducían los productos a la madre patria. El caso del Uruguay es una prueba. El ferrocarril "inglés" servía a un comercio de exportación e importación que vendía y se abastecía —sobre todo en el último cuarto del siglo XIX, justamente cuando se trazan los grandes troncos férreos— más en Francia, Bélgica, Alemania o los Estados Unidos, que en Bran Grantaña. De cualquier manera, el inversionista igual obtenía dividendos y la industria pesada inglesa colocaba sus rieles, vagones y locomotoras.

Creemos que la primera razón no necesita de mayores explicaciones, aunque sí de la prueba documental que luego presentaremos. La segunda se inscribía dentro de lo que había sido la política de poder del Estado en esos años. Desde que el Militarismo consolidó la dominación del Gobierno Central sobre el interior antes anarquizado del país, todos los elementos técnicos que el progreso puso al alcance de sus manos fueron utilizados. Ya hemos hecho su reseña en el tomo anterior: armas nuevas, telégrafos, ferrocarriles, fueron los medios de dominar las revoluciones, de someter al gaucho e implantar el orden tan necesario al estadio capitalista de evolución económica al que el país estaba llegando de una manera bastante original y frustrada, en verdad.

Ambas necesidades, mencionadas anteriormente, influyeron en el trazado radial de nuestros ferrocarriles y su concentración en la capital.

Veamos qué pensaron los políticos de la época sobre la primera. Cuando la Comisión de Hacienda del Senado informó sobre el proyecto ferroviario de Juan Alberto Capurro, entre las múltiples referencias al comercio de tránsito deslizó una frase que demostraba la existencia de otra preocupación: *"Para que la red de ferrocarriles respondiera también a una idea estratégica, establece el proyecto una perfecta uniformidad de trocha* [...] *y además pone en comunicación con la Capital los principales pueblos de la República y especialmente los del litoral y frontera del Brasil"* (902).

Esa preocupación fue recogida por el senador Francisco Antonino Vidal, para quien el problema era de tal importancia que pidió la presencia en Sala, al tiempo que se discutiera el proyecto referido, del Ministro de Guerra Máximo Tajes porque: *"...no sólo se debe considerar el trazado de los ferrocarriles bajo el punto de vista comercial y económico sino que con mucha atención es necesario considerarlo bajo el punto de vista estratégico militar..."* (903).

Efectivamente dos días después, el 14 de mayo de 1884, el Ministro de Guerra concurrió a Sala. Habiéndose aprobado en general el proyecto del senador Capurro, la discusión se centró en una modificación propuesta por el Poder Ejecutivo: la introducción de una línea que ligara directamente Montevideo con Colonia. Si bien el Ministro de Gobierno Carlos de Castro argumentó destacando la importancia comercial de esta innovación, el que logró convencer al Senado para aprobarla fue el Gral. Máximo Tajes, quien expresó:

"Ha de pasar mucho tiempo, señor Presidente, sin que nosotros podamos contar con elementos suficientes para contrarrestar el enemigo en el caso desgraciado de una guerra nacional. No contando con esos elementos, el Poder Ejecutivo cree que los ferrocarriles estratégicos son de una gran importancia para nosotros. Mañana, en un caso de guerra, se encontraría la Capital de la República sitiada, nuestras costas todas serían tomadas por el enemigo que contase con más elementos marítimos que nosotros. Ahí está la verdadera importancia de nuestros ferrocarriles estratégicos.

Tendríamos entonces el medio de poder llevar nuestras fuerzas de un punto a otro de la República con prontitud, acudir al punto que estuviese amenazado con seguridad. [...] El Poder Ejecutivo cree que el ferrocarril de Montevideo a la Colonia tiene una importancia estratégica inmensa, y por esto es que lo apoya decididamente. Nosotros, el día que nos encontrásemos con el enemigo al frente, siendo nuestras costas como son, abiertas, no contando con un poder marítimo, como no contamos, estaríamos expuestos, sino tuviéramos los ferrocarriles estratégicos, a que nuestras ciudades y pueblos perecieran por falta de recursos. Teniendo los ferrocarriles estratégicos no, porque llevaremos por tierra lo que no podamos llevar por mar".

Tal opinión fue apoyada calurosamente por el senador Vidal, en cuyas palabras se advertía otra preocupación: defender la capital de una convulsión rural. Al efecto relató una anécdota que no por graciosa dejó de revelar la vulnerabilidad de Montevideo frente a un ataque revolucionario:

"Considero muy importante ese trayecto de ferrocarril directo de la Capital a la Colonia, sobre todo bajo el punto de vista estratégico [...]. Efectivamente, comunicando San José con la Colonia, un desembarque en la Colonia nos puede hacer tocar diana al día siguiente, en la calle del 25 de Agosto. Se dirá que es imposible, que en la capital lo sabríamos. Pero puede no suceder así, podríamos no saberlo, porque ya hemos visto en la revolución de la campaña del General Aparicio, que el enemigo se vino hasta la inmediación de la Capital y nadie sabía que allí estaba. Justamente está presente en esta sesión el honorable senador don Pedro Carve que se encontró con el enemigo a pocas leguas de la Capital, saliendo de paseo con algunos amigos y tuvo que ponerse en precipitada fuga hacia el pueblo de Las Piedras. El enemigo toma la cabecera principal en Santa Lucía y la Capital queda aislada y cortada sin poder mandar ni recibir recursos. Con dos ferrocarriles, teniendo tomada la cabecera militar de Santa Lucía, de la Capital pueden salir fuerzas y amenazar al enemigo por un flanco, lo que le impediría adelantar sobre la Capital, o tomarle la retaguardia, lo que llaman los militares un movimiento envolvente".

El proyecto se siguió considerando y al tratarse del ferrocarril que iría a Bagé, el senador Capurro manifestó que era indiferente que partiera de Montevideo, o de Canelones, Las Piedras o Pando. Nuevamente se alzó la voz del senador Vidal, esta vez para oponerse a la modificación: *"No estoy conforme con la modificación. Lo votaré saliendo de Montevideo: condición expresa que salga de Montevideo, porque es antipatriótico lo que propone y tenemos que velar mucho por la seguridad del Estado y la defensa nacional. Tomando Canelones o tomando Pando, cabeceras militares, queda sitiada la Capital. Que arranque de Montevideo [...] Que cueste más o menos, poco importa. No debemos mirar gastos, desde que se trata del porvenir y de la seguridad de la Nación"* (904).

Por todo lo transcripto parece claro que los legisladores fueron guiados también por consideraciones de índole estratégica y

política en el trazado general de ferrocarriles. Es que no estaba tan lejos la época de la anarquía revolucionaria y el recuerdo de la debilidad del Estado para afrontarla, como para menospreciar la ventaja que el ferrocarril podía brindarle. Por otro lado, y esto debía ser claro para nuestro Ejército, la moderna vía férrea prusiana fue tendida tanto por razones económicas como militares, y había demostrado su utilidad en el transporte rápido de tropas en el no tan lejano enfrentamiento bélico con Francia (años 1870-71).

Que estas ideas estaban en el ambiente político y tuvieron su influencia, lo demuestra el hecho de que fueron recogidas por el entonces estudiante de derecho, Carlos García Acevedo:

"La acción del gobierno central se ve robustecida y extendida [por el ferrocarril]: *los funcionarios públicos están vigilados más de cerca y sus actos controlados desde la capital, que forma, por decirlo así, el gran sensorio del sistema nervioso del país impartiendo órdenes y recibiendo impresiones de todas partes. Digamos que este robustecimiento de la autoridad central ha ejercido una saludable influencia en la pacificación de la campaña, sujeta, en otro tiempo, a convulsiones partidistas a mano armada. El ferrocarril ha permitido al Gobierno concentrar o movilizar rápidamente sus tropas en un momento dado, sin los inconvenientes y demoras con que se tropezaba en otro tiempo, y si no han muerto las revoluciones en campaña, cuando menos las ha dificultado enormemente con beneficio positivo para el país"* (905).

Y era cierto, a medida que el Estado se tecnificó —y el ferrocarril constituyó un gran paso en ese sentido— las revoluciones se hacían más difíciles y sobre todo, más impotentes para triunfar. La movilización de tropas por ferrocarril que José Batlle y Ordóñez realizó durante la revolución de Aparicio Saravia en 1904, dió la razón a los que así pensaron en 1884.

* * *

En resumen, vemos dos causas para explicar el trazado radial de los ferrocarriles en nuestro país. La primera, fundamental, porque es la que provocó la enorme expansión de líneas en este período: servir el comercio de tránsito. La segunda: fortalecer la autoridad del Gobierno Central, importante porque logró para ese tipo de trazado el apoyo del Estado, interesado en aprovechar las ventajas estratégico-políticas que otorgaba para su poderío y protección de las fronteras nacionales.

Pero ninguna de las dos tiene relación directa con los sectores básicos de la economía rural. Ninguna tendió a impulsar la agricultura, o promover la ganadería, o alentar la colonización agropecuaria. Es cierto que se puede argumentar válidamente que al conectar el interior con el puerto exportador, el ferrocarril —considerado exclusivamente como medio de transporte y no como empresa extranjera— le estaba prestando ya un gran servicio a la economía nacional. Pero en este sentido, lo único que hizo fue acelerar el arribo de nuestros ganados a los saladeros (y no siem-

pre, ni en las mejores condiciones, como veremos). Si la base de nuestra riqueza económica era la ganadería, el país contaba con la ventaja de que ese ganado era también capaz de transportarse por sí mismo (el único fruto de cuatro patas, al decir de Sarmiento), y por lo tanto, el ferrocarril no le era imprescindible. Más utilidad demostró para el transporte de lana y cereales. Pero estas producciones —en especial los cereales— eran secundarias frente a la gravitación decisiva de la ganadería bovina criolla.

Compréndase que no intentamos desvalorizar el ferrocarril como elemento de progreso. Pero sí deseamos calibrar justamente cuáles fueron las ventajas reales que aportó a un país ganadero, hasta qué punto fue demandado por éste, y hasta dónde sirvió los intereses nacionales. Las páginas que siguen son la expresión de este esfuerzo de comprensión.

Capítulo II
El Estado Uruguayo y las empresas británicas

1 — Privilegios al capital ferroviario inglés

El primer ferrocarril del país fue instalado por capitalistas uruguayos en 1869. Pero tan costosa, poco redituable y difícil de manejar en lo técnico se demostró la empresa que, a los pocos años, en 1872, la mayoría de las acciones se hallaban en manos británicas y en 1876 fue transferida a otra por completo inglesa.

Este episodio reforzó la tradicional timidez y la ausencia de espíritu de empresa en los uruguayos de fortuna, que prefirieron resguardarla en los cofres fuertes de los bancos o en las hipotecas lucrativas y seguras sobre campos y casas.

También era dudoso que el Estado tuviera capacidad financiera suficiente como para emprender por su cuenta una empresa de tal magnitud *y en breve tiempo*. Antes y después de 1890, sus recursos estaban muy disminuidos ante el enorme peso de la deuda pública. Por lo demás, antes de 1888, la teoría predominante era hostil al intervencionismo estatal. Y cuando en esa fecha la situación legal cambie y la teoría jurídica admita esa ampliación de las funciones estatales, la crisis hará sentir todo su peso impidiendo la construcción de ferrocarriles por cuenta de la nación.

Por lo tanto, para la mayoría de los contemporáneos deslumbrados ante el progreso potencial que podría traer el nuevo medio de transporte, sólo hubo una solución: ferrocarril era igual a capital inglés. Y el otro corolario que las empresas extranjeras se encargaban de fomentar: para que el ferrocarril existiera en este país "nuevo y todavía inseguro" había que atraer al capital mediante privilegios y concesiones. De allí la idea —que no era original— de proporcionar una garantía del Estado a los capitales invertidos.

En un país "nuevo" —como se decía en la época— o subdesarrollado, como decimos hoy nosotros, el Estado liberal que no intervenía en la vigilancia de las empresas privadas que en él se establecieran, era el aliado ideal del inversionista extranjero. Este sería atraído si se le aseguraba una total libertad en el manejo

de la empresa y una ganancia mínima que fuera superior a la que podía obtener en su propia nación.

Este concepto fue expresado en la Cámara alta por el senador Echevarría cuando se discutió el problema de la fijación de tarifas al considerarse la Ley de Ferrocarriles de 1884: "*El Gobierno no puede imponer rebajas porque no es copartícipe con la empresa ni debe serlo. El Gobierno, la nación, debe proveer, pero no debe venir a inmiscuirse en los negocios particulares de las empresas. Es a ellas a quienes está cometido, es a su interés y por consiguiente son ellas las que determinarán hacer mejor y más equitativo el pasaje, en fin, apreciar mejor las conveniencias de la Empresa*" (906).

Aunque otros hombres de gobierno compartieron esas ideas no las llevaron a extremos tan absolutos. Cuando en 1888 la Comisión de Fomento de Representantes informó sobre el proyecto de colonización y ferrocarril presentado por Victorica, señaló el derecho "incontestable" del Estado de intervenir en las tarifas de los ferrocarriles "*pero hay un límite que no conviene ultrapasar sin graves inconvenientes para el Erario* [...] *o para las Empresas, y entre nosotros, esos inconvenientes se acentuarían en vista de la suprema necesidad de promover preferentemente la construcción de aquellas líneas que son más necesarias a nuestro progreso material. No debemos ni podemos alarmar los capitales dispuestos a venir del extranjero para la construcción de nuestros ferrocarriles, con exigencias demasiado restrictivas. Cuando el desarrollo se produzca* [...] *habrá llegado el momento de ser exigente en la reducción de las tarifas*" (907).

Esos mismos conceptos eran repetidamente enunciados por el hombre que más conocimientos tenía sobre el tema —ingeniero y asesor en alguna oportunidad de la "Central Railways"— y que proyectó la ley de 1884: Juan Alberto Capurro. En el informe de la Comisión de Hacienda de Senadores, que contribuyó a redactar, y en intervenciones personales en la Cámara cuando se discutió ese proyecto, Capurro expuso sus ideas con precisión. Reconoció la necesidad de la garantía y el derecho del Estado a intervenir en la fijación de las tarifas ferroviarias, pero consideró esto último incompatible —por lo menos en los primeros momentos de instalación de las empresas— con una política de atracción del capital extranjero. Por lo tanto el país debía auto-limitar sus derechos con tal de conseguir el objetivo anhelado: la instalación del ferrocarril por capitalistas extranjeros.

En el discurso con el que presentó a la Cámara alta el proyecto de ley de 1884, dijo: "...*Hay otra consideración que me ha inducido a presentar este proyecto y es que hasta la fecha, desgraciadamente no hemos podido conseguir lo que la República Argentina, sino en una mínima parte, el establecimiento de vías férreas, por falta de una ley que venga a fijar de un modo definitivo, positivo y que inspire confianza a las empresas, la garantía que deba acordar el Estado en países nuevos como el nuestro.* [...] *Para convencer a los capitalistas que vengan a invertir sus capitales en vías férreas a nuestro país, el único argumento positivo, señor Pre-*

sidente, es el rendimiento, el beneficio que pueden producir estas líneas...". De allí la importancia de la concesión de la garantía: *"¿Cuál es la causa porque el Ferrocarril Central no haya adelantado más allá del Yí? Es inútil recordarlo, porque todos la conocemos. Nuestras desgracias político-económicas; el haber tenido forzosamente que faltar al compromiso de la garantía, han sido la principal causa de este estancamiento. Por consiguiente, es preciso por este Proyecto de Ley establecer algo que pueda dar seguridades más efectivas a las empresas"* (908).

El informe de la Comisión de Hacienda del Senado ya había adelantado su convencimiento de que en la garantía residía la parte fundamental del proyecto. El informe lo firmaron Juan A. Capurro, José Pedro Farini y Nicolás Zoa Fernández: *"Pasando ahora a examinar las cláusulas del Proyecto que se relacionan con la garantía, esta Comisión de Hacienda es de opinión que en ellas se establece la más completa seguridad de cumplimiento por parte del Estado a las empresas constructoras, siendo esta la base de todo el proyecto de ley".*

Respecto a la fijación de tarifas por el Estado expresó la Comisión:

"En cuanto al derecho de intervención que le corresponde al Estado en la fijación de las tarifas, este es incontestable por la influencia que ejercen los precios de transporte sobre el desarrollo del comercio y de la industria, pero ha de ser a condición de que no puedan alarmarse ni coartarse los intereses legítimos de las empresas y en una medida suficientemente liberal". Citando el ejemplo de Francia donde el Estado se reservaba el derecho de homologar las tarifas, la Comisión se declaró convencida de que: *"Este sistema no podría adoptarse entre nosotros ni podemos exigir tanto, porque las condiciones de población y de producción de la campaña no prometen a las empresas una seguridad de resultado inmediato como en Europa"* (909).

Que estas ideas eran compartidas por los demás legisladores lo demuestra el hecho de que, cuando en mayo de 1884 empezó a discutirse en Senadores el proyecto de ley ferroviaria, la garantía estatal del 7 % sobre el costo de £ 5.000 por kilómetro de riel tendido, fue aprobada sobre tablas sin ninguna discusión. Todos los senadores estaban convencidos de que sin una garantía segura y elevada el país no tendría ferrocarriles. Incluso algún miembro de la Cámara pretendió que se afectara la renta de Aduana —además de la Contribución Inmobiliaria— para responder a esa garantía porque *"Los extranjeros, señores, están habituados a la renta de Aduana y no a la de Contribución Directa. Parece que se encuentran más garantidos si tienen afectaciones sobre esa renta que conocen bien, ellos"* (910).

Todos estos elementos que hemos ido pautando: necesidad de la garantía, no intervención en la fijación de tarifas, afectación de rentas estatales "conocidas" o seguras para el inversionista extranjero, deben verse como otras tantas concesiones al capital foráneo para atraer su ingreso.

Esta argumentación senaturial y la ley de 1884 que analiza-

remos, prueban que las Cámaras elegidas bajo el control de la administración Santos eran escasamente cuidadosas del interés nacional. Tal actitud fue común bajo los gobiernos del período militarista (1876-1886). En realidad, el capital británico estaba obteniendo valiosas concesiones desde el gobierno de Lorenzo Latorre, y Máximo Santos las amplió hasta que se pudo sospechar con certeza, en un caso por lo menos, que la máquina administrativa había sido cuidadosamente aceitada por la finanza inglesa. Así ocurrió con el contrato del Puerto de Montevideo en 1883. El tono de relativa desaprensión —para calificarlo con buena voluntad— en relación a las inversiones extranjeras, estaba motivado por varias razones: a) la admiración por los progresos tecnológicos europeos que se deseaba incorporar a toda costa, prueba de que el imperialismo era tanto un fenómeno cultural como económico; b) las fuertes comisiones que políticos y hombres de negocios vinculados a la "situación" imperante, recibían al obtener concesiones que luego vendían en Europa; c) la influencia, todavía muy marcada durante los años del Militarismo, del más rancio liberalismo económico, ideología que por nutrir a nuestra clase dirigente la volvía incapaz de enfrentar con decisión los atrevimientos del capital extranjero. Estas motivaciones, en particular las culturales, tenderán a modificarse cuando el patriciado civilista acceda al poder con el Ministro de Gobierno Julio Herrera y Obes a fines del año 1886. La nueva ley ferroviaria de 1888 fue en muchos sentidos una reacción contra la posición complaciente de los hombres de 1884.

Los hombres de gobierno en 1884 estaban convencidos que el país era incapaz de financiar sus propios ferrocarriles y que sin ayuda externa careceríamos de ese medio que el siglo XIX consideraba como el súmun del progreso. Ya veremos más adelante que el sacrificio que de esta manera el Estado se autoinfligió hubiera alcanzado para montar ferrocarriles verdaderamente nacionales, aunque no con el ritmo vertiginoso deseado. Es decir, lo que el país realmente no podía hacer era tender 1.300 kms. de línea en 8 años, como lo hicieron los ingleses. Pero en un período de tiempo más largo sí hubiera sido capaz de concretarlos. Esto lo advirtió el patriciado civilista en 1888, pero cuando ya era tarde: la ley de 1884, con todos los privilegios y garantías, había sido aprobada.

Examinemos su contenido.

Los primeros artículos se referían a las distintas troncales que cruzarían el país, ya expuestas en el capítulo anterior.

En el artículo 12: "*La Nación garante el 7 % sobre la cantidad correspondiente al valor que se fije por cada kilómetro de longitud de vía pronta y abierta al servicio público* [...] *Art. 14. — Para el servicio de la garantía... queda adjudicado el 50 % de la renta de Contribución Directa* [...] *Art. 22. — El Poder Ejecutivo recibirá propuestas para la construcción de las líneas y ramales a que se refiere el art. 1º debiendo en todas ellas establecerse: 1º La cantidad que se pretenda fijar como valor de cada kilómetro de vía para la obligación de la garantía del 7 % anual.*

Dicha cantidad no podrá exceder nunca de cinco mil libras esterlinas por kilómetro".

Otros privilegios para las empresas estaban establecidos en los artículos finales:

"Art. 34. — Las empresas de ferrocarriles, [...] serán exoneradas del pago de la Patente y Contribución Directa, como también de los derechos de importación a los materiales que se introduzcan para su construcción".

"Art. 35. — Las empresas tendrán facultad de expropiar los terrenos necesarios para la colocación de la vía y construcción de estaciones y sus anexos, de acuerdo con la ley de expropiación vigente [...]".

"Art. 36. — Las garantías y privilegios que se acuerdan por la presente ley, durarán por el término de 40 años a contar desde la fecha de la concesión".

El Estado se reservó también algunos derechos. Por el artículo 11 podría expropiar toda línea férrea, después de transcurridos 25 años de explotación, mediante una justa tasación "con más un veinte por ciento de beneficio". Cuando el rendimiento neto de la línea superara el 8 % anual, la empresa debía devolver al Estado las sumas adelantadas a título de garantía (art. 17). La empresa o empresas debían poner a disposición de las oficinas públicas todos sus libros y estados de contabilidad (arts. 20 y 21). Los que propusieran el tendido de una línea deberían depositar a la orden del Estado una garantía del 1 % sobre su valor total hasta que efectivamente la construyeran (arts. 23, 24 y 25). "Siempre que un ferrocarril produzca más de 12 % anual de utilidad sobre el capital invertido, el Poder Ejecutivo podrá intervenir en la fijación de las tarifas a fin de rebajarlas después de oída la empresa" (art. 31). Las empresas proporcionarían gratis el transporte de correspondencia y de funcionarios públicos relacionados con el ferrocarril, y rebajarían a la mitad el precio del pasaje a comisarios, guardiaciviles y material de guerra (art. 32). Por el art. 33 se obligaban a que la mitad de sus empleados, por lo menos, fueran orientales (911).

Una simple confrontación entre los privilegios concedidos a las empresas y los derechos que el Estado se reservaba —alguno de los cuales, analizado a fondo, era un privilegio más, como la intervención en las tarifas, sólo si las empresas obtenían más de un 12 % de utilidad anual— prueba la liberalidad con que procedió la Administración Santos con los inversores británicos. Esta ley de 1884, si bien asentaba el principio del control estatal, lo reducía a tales términos que sólo quedaba como la enunciación de un postulado teórico inaplicable en la práctica.

* * *

¿Cuánto invirtió el país en el pago de las garantías a los ferrocarriles ingleses? Un cálculo global del total de la inversión es difícil —aunque no imposible— de hacer. Más accesible resulta,

ante los límites de nuestra investigación, proporcionar algunas cifras parciales que un futuro estudio debería completar.

El ingeniero Juan José Castro (912) realizó el siguiente análisis en 1892:

"Ferrocarriles.

Extensión en kms.: en explotación 1.601,840; en construcción: 307,346; estudiados: 1.009,622; en estudio: 714,000. Totales: 3.632,808.

Capital que representan los ferrocarriles en el 1º de enero de 1893.

Capital invertido en dólares [100 pesos oro uruguayos equivalían a 103 dólares 52 cts.]: *49.013.908.*

Ferrocarriles en explotación con garantía del Estado:

Ferrocarriles	Kms.	Precio km. en dólares	Capital garantido al 1-1-893	Interés	Total servicio por garantías
Extensión Norte del F. Central (Paso de los Toros a Rivera)	293,700	24.327	7.114.840	3,5 %	250.070
Nordeste (Toledo a Nico Pérez)	206,200	24.327	5.016.227	3,5 %	175.567
Montevideo-Minas	88,317	24.327	2.148.487	3,5 %	75.197
Midland (Paso de los Toros a Paysandú y Salto)	317,775	24.327	7.631.512	3,5 %	267.103
Noroeste (Yacuy a Sta. Rosa)	80,257	24.327	1.952.412	3,5 %	68.334
Norte (Isla Cabello a San Eugenio)	114,200	24.327	2.778.143	3,5 %	97.235
Kms.	1.100,449				933.506"

Despreciando la escasa diferencia que el dólar tenía con nuestro peso —aunque a nuestro favor en aquella época—, podemos asumir que esos 933.000 dólares son pesos. Esa fue la garantía anual pagada después del arreglo de 1891 que la rebajó a la mitad (de 7 % a 3,5 %). Específicamente, fue lo que se pagó en ese año de 1891; al año siguiente, 1892, sufrió una rebaja de $ 14.000 porque la empresa había ganado dinero con la explotación. Se entiende que esto sucediera porque lo que el Estado otorgaba era una garantía y no un subsidio fijo. Si la o las empresas ganaban algún dinero en las líneas garantidas, el monto pagado por el Estado bajaba; fue lo sucedido en 1892. Por eso era tan importante controlar su contabilidad (sobre esto volveremos más adelante): si ella mostraba una ganancia, correspondía rebajar en la misma cantidad la garantía abonada.

Ya hemos visto, —surge del cuadro del Ing. Castro— que había 1.100 kms. garantidos, sobre una extensión total de 1.600 kms. de riel. Representaban un capital de 26 millones y medio de pesos. Antes de 1891, cuando se pagaba el 7 % de garantía, el pago anual por parte del Estado ascendió aproximadamente a $ 1.900.000, lo que representaba el 13 % del presupuesto general de gastos en 1890.

Después de 1891, se pagaron $ 900.000 anuales, o sea el 7 % del presupuesto general de gastos de 1893-94. Así, a pesar de que el presupuesto descendió un 10 % (de 15 millones en 1890 a 13,5 en 1893), las garantías a los ferrocarriles sólo bajaron un 6 % en su peso presupuestal. Aún cuando las garantías bajaron teóricamente a la mitad (7 % a 3,5 %), en la práctica su incidencia en el presupuesto no disminuyó en la misma proporción. Era un servicio oneroso para la nación, y seguramente, cuando se pueda establecer con certeza, año por año, el total del dinero entregado por ésta a las empresas ferroviarias, se comprobará que pagó el costo total del ferrocarril y todavía les regaló dinero. Eso fue lo que pensó, por lo menos, Julio Herrera y Obes.

Pero, ese monto de $ 900.000 anuales, ¿qué representaba para el Estado uruguayo? Sin ninguna duda, una sangría importante de sus disponibilidades. Véase. En relación a los recursos del Estado, esa cantidad equivalía a toda la Contribución Inmobiliaria de la campaña; o, al 10 % de la renta aduanera de todo el país; o, casi toda la renta de las Patentes de Giro; o, casi cinco veces el monto de las rentas de Instrucción Primaria; o, el total más un 10 % de las rentas de la Junta Económico-Administrativa de la Capital (913). En relación con sus gastos: en 1890, el Estado invirtió en Enseñanza Primaria $ 658.000, las dos terceras partes apenas de lo que abonó al ferrocarril (914).

Todas estas comparaciones alcanzan para darse cuenta del sacrificio que significó el servicio de garantía ferroviaria para el Erario y la Nación. Es frente a estas cifras que tenemos que interrogarnos sobre la utilidad que el ferrocarril prestó al país. Por eso vale la pena retenerlas. No sólo porque permiten sospechar —muy fundadamente— que el país pagó todo el costo del ferrocarril —y por lo tanto pudo haberlo construido él directamente—;

sino también porque ese sacrificio se hizo enarbolando la bandera del progreso, de los inmensos beneficios que traería para la producción y la población. Por lo tanto, lo que corresponde comprobar es si el gasto fue compensado por la acción benéfica directa del ferrocarril sobre nuestra economía.

2 — Efectos negativos de la garantía estatal

La garantía elevada y segura concedida por el Estado atrajo, como se deseaba, capitales británicos para la construcción de ferrocarriles. Sin embargo, ese respaldo actuó en forma perjudicial para el país porque, tratando de aprovecharla al máximo, las empresas construyeron líneas baratas y por ende, plagadas de defectos técnicos. Como la garantía se abonaba por kilómetro construido y sobre un capital ficto, cuantos más kilómetros se tendieran y menos inversiones se hicieran, más garantía se cobraba.

En un territorio como el oriental, con abundancia de cuchillas y de cerros, el tendido científico de líneas férreas obligaba a desmontes, perforaciones y a erigir terraplenes, si se pretendía que la línea fuera lo más directa posible. Como se comprende, tales trabajos eran costosos y las compañías procuraron evitarlos. Por lo tanto rodearon los cerros y siguieron a las cuchillas, tendieron pocos puentes y abrieron un solo túnel. No sólo ahorraron así en los gastos de construcción, sino que hicieron las líneas más extensas, y por lo tanto más redituables porque la garantía obraba sobre el número de kilómetros y sobre un costo kilométrico invariable, llegárase o no a él en la construcción real.

Esa doble ventaja que extraían las empresas de tal construcción defectuosa perjudicaba por igual al Estado y al país productor. Al Estado, porque aumentaba el monto de capital sobre el que se hacía responsable a través de la garantía. Al país productor, porque los trayectos se hacían más largos, peligrosos y caros: curvas cerradas, pendientes elevadas y pronunciados declives, significaron enlentecimiento de los viajes y falta de fuerza en las locomotoras para llevar con comodidad al tren. Muchas veces tenían que dejar en el camino parte de los vagones para venir a buscarlos luego, o mandar otra máquina que los fuera a recoger, o acoplar dos máquinas cuya fuerza reunida pudiera vencer el obstáculo, lo que también era un desperdicio de energía y dinero.

Y dentro de los vagones esperaba pacientemente el trigo, la lana, los cueros, o lo que era mucho peor, porque no comía ni bebía en las horas de parada forzosa, el ganado en pie. Mientras un tren europeo de la época corría a 50 ó 60 kms. por hora, los nuestros apenas si alcanzaron la mitad de esa velocidad. Resultado: incumplimiento de horarios casi total, lentitud desesperante, pérdidas en la carga, elevadas garantías y fletes caros. Pero las empresas habían hecho su negocio: ahorraron en el trazado y cobraron más dinero al Estado.

Lo mismo hicieron en la Argentina. Como lo reconoce el historiador Ferns: *"Son abrumadoras las pruebas de que la garantía de dividendos otorgada por las autoridades públicas respaldaba la mala administración, la mala financiación y la mala planificación de los ferrocarriles argentinos. ¡Una línea garantida funcionaba al notable promedio de velocidad de tres millas por hora!"*. Esto, unido a las altas tarifas que cobraron, fue lo que hizo nacer un sentimiento nacionalista y antagónico a las empresas británicas en el Río de la Plata. Se reprodujo en el Uruguay lo que ocurrió en la Argentina según el mismo Ferns: *"Se sentía resentimiento por la competencia extranjera con las empresas del país, por los altos precios de los ferrocarriles y porque el Gobierno pagaba garantías a ferrocarriles que prestaban un servicio deficiente"* (915).

Esto lo sintieron los orientales desde 1884 por lo menos. Ya tenían el ejemplo del Ferrocarril Central que, por ser el primero, había arrancado concesiones exhorbitantes al Estado. Lo dijo el senador Capurro en 1884 al tiempo de discutirse su proyecto de ley en la Cámara: "*...si la Comisión había establecido este límite de ms. 1,20* [de declive por kilómetro] *era para evitar los abusos que han sucedido ya en el país. El Ferrocarril Central ha abusado a este respecto. En el departamento de la Florida por ejemplo, está a la vista de todo el mundo el abuso completo de curvas y de pendientes. Cuando se encontraba por los constructores una cuchilla algo elevada, se le daba la vuelta para no tener que hacer desmontes de consideración. De todos modos, la garantía estaba asegurada sobre la extensión.* [...] *El 7 % sobre £ 10.000* [que fue la primera garantía al F. Central] *estaba asegurado, porque la Dirección de Obras Públicas al concluir el trabajo, pasaba a medir la línea y según la longitud constatada oficialmente, el gobierno tenía forzosamente que servir la garantía. No había ningún medio legal para evitar este gravísimo inconveniente de las curvas de pequeño radio y de las fuertes pendientes. La garantía estaba asegurada, repito, y sobre un capital muy superior al costo efectivo, en resumidas cuentas el verdadero interés no era el 7 % sino el 10 o más, porque el capital que debía servir de base para la garantía era muy superior al que se empleaba en la línea. Todos hemos lamentado que el contrato del F. Central le diera a la empresa esta facultad tan lata. Sin embargo, la época en que fue hecho ese contrato no permitía, como se suele decir comúnmente, tirar la cuerda demasiado"*.

Otros senadores, atenaceados por el temor de que si se le ponían a las empresas muchas condiciones no vendría ninguna, recomendaban: *"No pongamos trabas en el camino y facilitemos esto, dejando a las generaciones futuras las inconveniencias, las faltas en que nosotros podamos haber incurrido"*. Coincidía con esta opinión el propio Ministro de Hacienda José L. Terra, quién sostuvo: *"Nosotros debemos tener ferrocarriles, señor Presidente, cuesten lo que cuesten y a todo trance"*.

Afortunadamente esta opinión suicida no se impuso y en la ley de 1884, se establecieron los requisitos técnicos mínimos para la construcción: la uniformidad de la trocha (de gran conveniencia económica y estratégica) en ms. 1,44 a 1,45 (*); un máximo de declive de 12 milímetros por metro y un radio mínimo de 400 metros para las curvas (art. 2) (916).

Pero aún cuando estos detalles técnicos se respetaran, todavía quedaba a las empresas mucho campo para sus maniobras en la construcción de la línea. Un notable informe del año 1892 de la Oficina de Control de Ferrocarriles analizó los defectos de todas y cada una de las líneas existentes en el país. Transcribiremos algunos de sus párrafos para que se aprecie de cuántos medios se valieron para burlar al Estado.

Refiriéndose al ferrocarril de la compañía Midland estableció: "*1º El trazado general de la vía, por las grandes vueltas muy numerosas e innecesarias que dieron origen a un desenvolvimiento superfluo [...] no [...] menor de 20 km. sobre una extensión de 317,036 metros, por consiguiente poco más de 5 % de distancia superflua*". Enseguida pasó a explicar la razón del negociado entre la compañía constructora de la línea y la empresa ferroviaria, que muchas veces eran la misma o dependían de los mismos capitalistas: "*Tanto la Compañía constructora como la explotadora tenían interés en aumentar el número de kilómetros del trazado, porque la primera hizo un contrato con la segunda a tanto por kilómetro; por consiguiente era de sumo interés para ella evitar por cuanto le era posible, grandes movimientos de tierra y procurar las cuchillas para evitar la construcción de obras de arte de mucho costo. La Compañía concesionaria a su vez le convenía semejante desenvolvimiento de la línea, porque tenía la garantía del Estado del 7 % sobre £ 5.000 por kilómetro mientras que el contrato con la Compañía constructora era por una cantidad mucho menor por cada kilómetro. La consecuencia de semejante modo de proceder es que el Estado está pagando sin necesidad la garantía correspondiente a 20 kilómetros de vía superflua, y más el tanto por ciento sobre un capital no invertido, porque en esta línea es imposible*

(*) El hecho de que se adoptara la trocha ancha estuvo determinado en parte, por las características de nuestra producción rural. El senador Juan Alberto Capurro lo justificó en el Senado de esta manera: "**Es sabido que nuestros ferrocarriles transportan de manera casi exclusiva, cargas de mucho volúmen y relativamente de poco peso, como ser: lanas, cereales ,ganado, etc. [...] Generalmente se transportan las lanas en bolsas prensadas de un modo muy primitivo, por cuyo motivo los vagones cargados de lanas tienen bultos de muchísima consideración. Esta dimensión abultada de las cargas tiene para el transporte graves inconvenientes, y puede ser peligrosa en las curvas estrechas, aun de los ferrocarriles de trocha ancha, porque el centro de gravedad se levanta mucho del suelo y están por consiguiente expuestos los vagones a descarrilar o a volcarse. En cuanto a los cereales sucede lo mismo aunque con menos facilidad. El mayor de los inconvenientes indicados consiste esencialmente en el transporte de ganado en pie. [...] Es sabido que el ganado tiene el inconveniente de ser una carga movible, oscilante, y esto aumentará el peligro, sobre todo en las curvas. y además el centro de gravedad es relativamente alto, puesto que el peso del ganado consiste casi todo en su cuerpo y muy poco en las piernas**" (D.S.C.S. Sesión de 24 de junio 1896, Tomo 69, págs. 475-76).

que se haya gastado para su construcción la cantidad de £ 5.000 por km.".

"2º El crecido número de curvas y pendientes máximas y mínimas que se habrían podido evitar, si la Compañía concesionaria hubiese querido gastar un poco más en la construcción a beneficio de la tracción. Esos gastos podían muy bien ser comprendidos en las £ 5.000 por kilómetro, y la línea se encontraría entonces en estado de poder admitir mayor número de vagones de carga; con igual gasto de combustible, el material rodante no sufriría tanto consumo por el atrito de sus ruedas contra los rieles, ocasionado por la fuerza centrífuga, y finalmente, en el mantenimiento de la vía se podría también obtener economías de alguna consideración".

El ahorro en la construcción, por las numerosas curvas y pendientes, no sólo aumentaba el número de kilómetros de vía férrea sino que también hacía onerosa la explotación de la línea. La fuerza de tracción requerida —y el gasto de combustible entonces— era mayor, el desgaste del tren rodante más rápido y el mantenimiento más costoso. Todo ello las compañías lo descargarían sobre el cliente del ferrocarril —el ganadero, el agricultor, el comerciante—, y las altas tarifas serían, en parte, un resultado de los defectos de la construcción.

Pero allí no terminaban los defectos del Midland (o las maniobras de sus empresarios). ¡Llegaron a colocar los rieles encima de los caminos nacionales! *"3º [...] sobre 205 km. que es la distancia comprendida entre Paso de los Toros a Paysandú, hay cuando menos 100 km. de vía construida sobre el mismo camino nacional. Es un hecho éste, injustificable en un país todavía esencialmente pastoril, sabiéndose que las tropas de ganados tienen por fuerza que pasar por ese camino nacional, que hoy está todo alambrado, y que con el solo ruido causado por el silbido de la máquina, puede ocasionar enormes perjuicios a los troperos y hacendados".* Además de aprovechar el camino, con este "sistema" se obstruía la competencia de los troperos.

Y el informe sigue enumerando: mala calidad de los durmientes; ubicación inadecuada de algunas estaciones; ausencia de galpones en las estaciones intermedias, "de manera que los productos lanares muchas veces tienen que sufrir toda calidad de intemperie por causa de falta de local cubierto", etc.

Similares defectos denunciaba el informe en las otras líneas. En el ferrocarril Noroeste, sobre una extensión de 177 km. había cuando menos 15 kilómetros de más, o sea un 8 % de la distancia total sobre la que se pagaba garantía. En el ferrocarril Norte, sobre 114 km., 5 ó 6 eran superfluos; 5 % de la distancia total (917).

Ante estos hechos no es extraño que el informe terminara recomendando una fiscalización más estricta de los ferrocarriles por parte del Estado.

A) *El postulado teórico de la intervención estatal en la ley de 1884.*

Aunque los Gobiernos militares —y las Cámaras por ellos elegidas— actuaron con desaprensión frente a la voracidad de las empresas británicas, buscando atraerlas de cualquier modo, lo cierto es que esta actitud merece un análisis más matizado. Muchos hombres públicos —el senador Juan Alberto Capurro, el Ministro de Gobierno Carlos de Castro, por ejemplo—, aunque partidarios como el que más del capital extranjero al que confundían con la civilización y la moderna tecnología, dejaron sentado el principio de la intervención estatal en el trazado y la fijación de tarifas por parte de las empresas ferroviarias. Es cierto que en la ley de 1884 la intervención quedó reducida de hecho al trazado —y éste coincidía con el interés de las empresas y el del alto comercio montevideano como ya hemos visto. Es cierto también que la intervención del Estado en la fijación de las tarifas sólo se produciría en el caso de que las utilidades fueran superiores al 12 % anual, cifra ya de por sí muy elevada y que aún cuando fuera alcanzada por las compañías, éstas, con un adecuado sistema de contabilidad, podrían perfectamente disimular. Pero el principio de la intervención se había convertido en ley de la nación, y aunque más no sea desde el punto de vista teórico, partiendo de él se podría reaccionar contra las generosidades de 1884 en el futuro.

Los fundamentos que en 1884 se dieron para justificar la vigencia del principio intervencionista interesan desde un doble ángulo: a) Ellos indicaban, todavía con timidez, que la ideología ultraliberal de nuestra clase dirigente, se hallaba en vías de modificarse y admitir el papel creciente del Estado en la economía y en la sociedad; b) Estos fundamentos también demuestran que si se llevaba su desarrollo hasta sus últimas consecuencias, el resultado iba a ser lo que ocurrió en la ley de 1888 —que luego estudiaremos—: la desconfianza hacia la empresa privada extranjera dueña de un resorte fundamental de la nación —su sistema de transportes—, podía transformarse en abierta hostilidad. De ahí, a pensar en la construcción de ferrocarriles por cuenta del Estado, el paso podía darse con facilidad.

Además de comprender que el ultra-liberalismo tenía sus días contados —cambio ideológico que por los mismos años estaba sucediendo en la Europa continental— los hombres públicos de 1884 que sentaron el principio de la aún tímida intervención, también sabían que los grupos sociales dueños de los medios de producción en la República —en particular la clase alta rural—, exigían garantías contra una futura expoliación que les hicieran las empresas británicas con sus elevadas tarifas o sus trazados caprichosos. En este sentido la ley de 1884 era el fruto de un delicado equilibrio entre las Empresas, el Estado y los grupos sociales dominantes: alto comercio y fuertes terratenientes. Haber establecido el

principio de la intervención era un triunfo del Estado y los ricos productores rurales; reducirlo a su mínima expresión era el precio pagado a los ingleses para tener ferrocarriles.

Además de este cambio ideológico en la clase dirigente —que recién culminará con el ascenso del patriciado civilista al poder y la nueva ley de 1888—, y de la presión de los núcleos productores nacionales que no deseaban quedar desamparados frente a la acción de las Empresas, otro factor también se conjugó para generar el principio intervencionista en la ley de 1884: el ejemplo argentino.

La política ferroviaria inglesa en ambas márgenes del Plata fue similar: "preferían mantener bajo su capital invertido y altos los precios", dice el historiador H. S. Ferns. Podían creer los ingleses, incluso, que ésa era una garantía contra la expropiación con que se les amenazaba desde distintos círculos, como lo confirmó el Consejero del Encargado de Negocios británico en Buenos Aires al sostener que: *"si se aumentaba el capital en forma de material rodante y se rebajan los precios, las compañías ganarían tanto dinero que no podría detenerse el movimiento que propiciaba la expropiación"* (918).

De acuerdo a esta tesis surgía una paradoja: las empresas proporcionaban mal servicio y cobraban elevados fletes para no ganar demasiado y exponerse a su expropiación por el Estado. Sin negar total validez a este enfoque en algún caso, la tesis revela cierta ingenuidad porque es muy difícil pensar en un capitalismo que auto-limite sus utilidades ante peligros que sólo eran hipotéticos. Si las compañías invertían pocos capitales y cobraban altas tarifas, era porque estaban ansiosas de grandes ganancias con la menor inversión posible, ganancias que se disimulaban muy bien en la doble contabilidad que todas ellas llevaron. La idea de expropiar los ferrocarriles más pareció ser en la República Argentina un arma de presión que la prensa, portavoz oficioso del Gobierno dominado por la clase alta rural porteña, usaba para obligar a las compañías a corregir sus más graves abusos y disminuir sus fletes. Claro es que, lanzada la idea de la expropiación a la circulación, muchos advirtieron que ella también significaría eliminar la sangría que los dividendos enviados al exterior producían en la economía argentina. Del control como primer paso, a la expropiación o la construcción de ferrocarriles por cuenta del Estado, como segundo, el razonamiento se encadenaba con facilidad. A medida que el imperialismo se iba asentando y revelaba sus rasgos negativos, los anticuerpos progresivamente se iban produciendo. El ejemplo argentino fue para nosotros como una prefigura de lo que nos iba a suceder y su acción fue, por lo tanto, esencial para explicar el intervencionismo del Estado Oriental.

La primera etapa orgánica de este intervencionismo se dio en la ley de 1884 y en un punto de la mayor importancia: el trazado de las líneas. Resultaría sorprendente, si no se supiera que el trazado coincidía con el deseo de las empresas y las grandes rutas del comercio de tránsito, que el trazado haya sido fijado por el Estado. La coincidencia, sin embargo, no quita validez a la actitud de nuestros legisladores en 1884: reivindicaron para la comunidad

el señalar los troncos vertebrales del nuevo medio de transporte. El propio autor del proyecto, Juan Alberto Capurro, explicó las causas de este correcto enfoque:

"He presentado este Proyecto porque veo desde hace tiempo, la necesidad de establecer una red general de ferrocarriles en el país. Hacer concesiones sin una base de esta naturaleza puede traer en el porvenir grandes confusiones, competencias entre las líneas ya establecidas o que se establezcan y la ruina de muchas empresas". Y como las líneas debía garantizarlas el Estado, era curarse en salud prevenir esas ruinas que sólo él tendría que pagar. Además: *"Un autor, señor Presidente, el señor Perdonnet, declara que los ferrocarriles son como imanes que atraen a sí la vida de las regiones por donde pasan, dejando desprovista de esta misma vida comercial a las otras que dejan de lado, no siendo de consiguiente armónicos los de las compañías y los intereses públicos, es muy justo y conveniente que el Estado intervenga para repartir equitativamente esta vida, esta circulación en todo el país"* (919). Aquí aparece ya expresado un concepto que después se fortalecerá: el del Estado como órgano representativo de la sociedad y el mejor administrador de sus intereses. Si la existencia de una línea férrea podía dar vida a una región o quitársela a otra, nadie mejor ubicado que el Estado para hacer la elección necesaria, llevado por intereses de utilidad nacional, y no por el espíritu de lucro propio de empresas privadas. Esta tesis fue aceptada de plano en la Cámara y no mereció ninguna discusión, prueba de que incluso los enemigos de la intervención del Estado en materia ferroviaria aceptaban el criterio y su liberalismo no era tan absoluto.

Una idea que fue más difícil de imponer tenía que ver con la expropiación de los ferrocarriles por el Estado. Ya sabemos que fue aprobada e incluída con el número 11 en el articulado de la ley, pero su aceptación no fue fácil. El senador Capurro la propuso por las siguientes razones: *"Aunque el Estado tiene siempre el derecho de expropiar las líneas, por razón de utilidad pública, las condiciones de esta expropiación pueden ser onerosas y envolver perjuicios muy graves para el país si no se establece el modo de expropiación. Es mejor designar en la misma Ley cómo el Estado procederá a estas expropiaciones si así le conviniere".* Presentando el ejemplo argentino, propuso ser un poco más liberales que ellos, dándoles a las compañías un cierto plazo de explotación antes de que el Estado pudiera expropiarlas y en caso de hacerlo, pagarles un 20 % más sobre el precio de la tasación.

El primero que se opuso al artículo fue el senador Francisco Bauzá, cuyas opiniones en 1884 revisten gran interés porque habrá de cambiarlas totalmente en 1888, siendo ese cambio todo un símbolo de lo que estaba acaeciendo en nuestra clase dirigente desde el punto de vista ideológico. Dijo en esta ocasión:

"...no he apoyado la proposición [...] porque pertenezco a aquellos que profesan la doctrina de que el Estado no debe ser propietario. Y lejos, muy lejos de eso, debe dejar a la actividad particular el desenvolvimiento de las industrias y todo lo que

tienda al desarrollo del progreso". En expresión de claro liberalismo agregó: *"El Estado sólo debe ser el que tutele ese progreso, brindando al pueblo trabajador paz y garantía de orden: esta es su misión y a eso debe dedicar sus afanes"*.

El Ministro de Gobierno, Carlos de Castro, intervino para señalar a Bauzá que compartía sus ideas pero, y esta es una distinción fundamental, quizás una de las primeras brechas en el viejo liberalismo de nuestros estadistas: *"...hago una división algo fundamental sobre la teoría expuesta de que el Estado no debe ser propietario en absoluto; creo, que de las vías férreas puede serlo el Estado, porque no es la explotación de una industria, es la viabilidad, es el servicio público, puede serlo como puede serlo de las líneas telegráficas, como se hace en todas partes del mundo"*. Esta idea, que ponía por delante el concepto de "servicio público" —tan caro a un hombre como Bauzá que dedicó la vida al servicio del Estado— debió calar hondo en el espíritu de éste y madurar allí lentamente (hasta que la veamos aflorar en la discusión de la segunda ley de ferrocarriles de 1888). Pero, además, el Ministro le señaló que el objeto del artículo era darle una especie de garantía a las empresas, pues: "El Estado, que tiene el derecho de expropiación ilimitada, en este caso lo limita por una ley expresa..." no pudiéndolo hacer antes de 25 años.

Bauzá comprendió la idea pero propuso que el plazo se extendiese a 40 años, lo que fue rebatido por el Ministro con argumentos de peso: *"Pueden, dentro del límite mismo de los 25 años* [...] *verificarse acontecimientos que se relacionen con la Empresa de Ferrocarriles que aconsejen al Estado la expropiación inmediata. Cuestión de una guerra nacional, una cuestión estratégica. ¿Nos conviene que ese ferrocarril esté en manos del enemigo y la empresa no sea amiga?* [...] *Otro también: el abuso excesivo en el cobro de los pasajes y del precio de las mercaderías, pueden aconsejar al Estado a expropiar la línea. Es una especie de amenaza que tiene la empresa de no ser excesivamente exigente..."* (920). Finalmente se aprobó la posición sustentada por el Ministro, que evidentemente estaba basada en la primacía del interés de la comunidad.

Igualmente le cupo al Ministro Carlos de Castro una abierta defensa del intervencionismo del Estado cuando se trató el art. 27 del proyecto definitivo: cuando *"por culpa de las empresas se interrumpa total o parcialmente el servicio público de la línea, el Poder Ejecutivo podrá adoptar las medidas* [...] *para hacer el servicio provisionalmente a costa de aquellas"*.

Bauzá se opuso expresando su temor de posibles pleitos contra el Estado: *"Si el Poder Ejecutivo* [...] *tomase acción sobre la Empresa y la hiciera funcionar por cuenta de la empresa* [...] *podría ocurrir que durante ese mismo pleito surgieran una porción de dificultades que es dado prever y que trajeran una reclamación, de esas que más de una vez nos han entablado, de parte de los propietarios, porque generalmente las empresas no son del país, sino que traen capitales del exterior bajo la garantía de los Gobiernos, muchas veces o al amparo de ellos"*.

Frente a ese temor, el Ministro sentó la tesis central, base del intervencionismo: el ferrocarril era una concesión del Estado y por lo tanto debía quedar sujeto a su contralor: *"Los ferrocarriles, por lo mismo que importan una concesión hecha por el Estado, no son de aquellas industrias que pueden ser entregadas en absoluto a la acción particular. Siempre sobre los ferrocarriles debe haber una superintendencia de parte del Estado y debe darse una legislación especial"* (921). Esta posición fue la que se aprobó y el Estado quedó autorizado a poner en funcionamiento las líneas que interrumpieran su servicio. Apréciese el vasto alcance teórico de la tesis: en ciertas circunstancias, el Estado podía intervenir en el funcionamiento de una compañía particular, amparándose en el concepto de que se trataba de un servicio público. El paso a dar para que se pensara que por ser servicio público debía explotarlo *sólo* el Estado era muy corto, y curiosamente, lo dará Francisco Bauzá en 1888.

De todo lo expuesto se deduce que aún en esta primera ley general, que tanto denotaba el ansia de atraer al capital extranjero ofreciéndole garantías y múltiples ventajas, existía conciencia de que el ferrocarril no era equiparable a una empresa privada común, que cumplía una función que, por abarcar intereses nacionales, no podía dejarse a entera disposición de particulares. Esta conciencia no dejará de crecer con el tiempo por las causas ya anotadas y otras que veremos. Y se hará en 1888 claramente estatista configurando uno de los mejores ejemplos que podemos mostrar acerca del nacimiento del sentimiento nacionalista típico de esta generación, que fue analizado en la Sección tercera.

Porque en el caso de los ferrocarriles, la ideología base del intervencionismo estatal se dirigía a frenar los avances de empresas privadas extranjeras. En ello residía la confusión de dos conceptos que en un país dependiente como lo era el nuestro, tendían lógicamente a mezclarse: estatismo y nacionalismo. Por ahora, sin embargo, los legisladores de 1884, manifestaron timidez y cautela. Corresponderá a otros hombres —ese patriciado civilista que monopolizó el poder a partir de 1886 al producirse la caída del Militarismo— advertir que el intervencionismo estatal era la mejor arma contra la voracidad imperialista británica.

B) *El intervencionismo nacionalista y la ley de 1888.*

Ante las notorias insuficiencias de trazado de la ley de 1884 y, especialmente, frente a los claros abusos que las empresas ferroviarias cometieron en su explotación (las quejas contra las altas tarifas y el mal servicio eran permanentes), el Poder Ejecutivo integrado con Máximo Tajes en la Presidencia de la República y Julio Herrera y Obes en el Ministerio de Gobierno, resolvió enviar a la Asamblea un nuevo proyecto de ley ferroviaria el 5 de enero de 1888.

El Mensaje y Proyecto de Ley son evidentemente la obra de un hombre de estado y recogían la inquietud nacionalista y esta-

tista que luego va a demostrar Julio Herrera y Obes en su Presidencia en varias oportunidades.

Decía en el Mensaje que la ley de 1884 le imponía al Estado una serie de limitaciones: no podía conceder la construcción de otras líneas que las que formaban el trazado general, ni permitir la construcción de una trocha diferente, ni "*proceder a su construcción por otros medios financieros ni en otra forma que las concesiones a empresas particulares, cualesquiera que sean los inconvenientes evidenciados por la experiencia que este sistema tenga...*".

Destacaba enseguida los perjuicios que traían esas limitaciones y en una primera frase ya dejaba ver adonde apuntaba su intención: a la construcción de ferrocarriles por cuenta del Estado: "*...esa limitación condena a la República a no tener más líneas férreas que las del trazado general, que no son, ni con mucho, las que las necesidades del tráfico y la viabilidad requieren, sin que sea posible suplir su falta con otras vías más baratas construídas por cuenta del Estado, cuando las grandes vías del trazado no encuentren empresas particulares que quieran construirlas, por razón de su gran costo con relación a sus rendimientos probables*". Había una salida que podía eliminar esos inconvenientes: "*El Poder Ejecutivo entiende que la existencia de las líneas generales del trazado, en las condiciones que le fija la ley no se opone a la construcción de otras líneas transversales o paralelas de trocha más angosta y por lo mismo más económica y más fácil de construir, que vendría a complementar el sistema de viabilidad...*". Repárese que si hablaba de líneas "paralelas" y "más económicas" era claro su afán de llevarle competencia a las empresas instaladas, en un intento de forzarlas a rebajar sus exageradas tarifas. Era un golpe directo contra los capitales ingleses que, tocados, iban a reaccionar.

Pero el centro de su pensamiento, y lo que mejor denota la evolución de su antiguo liberalismo principista a la defensa combativa de los intereses de la nación y del Estado, se encuentra en la frase siguiente: "*Lo mismo puede decirse* [en cuanto a sus desventajas] *del sistema de construcción por medio de concesiones acordadas a empresas particulares, adoptado por la ley de 1884. La teoría económica, que por odio al monopolio del Estado enseña que este sistema es el más liberal y ventajoso* [...] *Esta misma teoría se encuentra hoy refutada por la experiencia de las naciones que la habían adoptado, y que reaccionan hoy en el sentido de los ferrocarriles construídos y explotados por el Estado...*".

Era una frase coherente con la posición de un co-fundador del Banco Nacional y que integraba y ampliaba la ideología intervencionista. La experiencia de países ajenos, y sobre todo la propia de sufrir los abusos del ferrocarril británico en el país, cambiaron la óptica liberal del patriciado civilista. Habían aprendido y madurado; comprendieron que la afirmación de la independencia económica del país era vital para afianzar el recién renacido sentimiento de la nacionalidad, y llevados por una profunda convicción de defensa de esos intereses renegaron del liberalismo eco-

nómico e inauguraron, con timidez todavía, lo que habría de ser la corriente estatista del siglo XX batllista.

Continuó diciendo: "*...la opinión casi unánime de todos los autores es, en los países nuevos como el nuestro, donde los ferrocarriles son causa creadora de la población y del comercio, que mientras no nacen y se forman, no pueden alimentar la vida de aquellas empresas, allí donde el Estado tiene que garantir y pagar altos intereses a los capitales empleados en los ferrocarriles; para hacer posible su construcción, el sistema aconsejado por la razón y por la ciencia y aceptado por la absoluta mayoría de las naciones que se encuentran en el caso de la nuestra, es el de construir los ferrocarriles por cuenta del Estado, por medio de empréstitos, cuyo interés y amortización se paga con lo mismo y aún con menos de lo que, por razón de garantía hubiera sido necesario pagar a una empresa particular*". Dos conceptos se deslizaban en el discurso y los dos eran innovaciones esenciales en el pensamiento tradicional del grupo dirigente oriental. Primero, que éramos diferentes a Europa, un país "nuevo", cuyas soluciones no podían ni debían ser las allá adoptadas. Segundo, que en nuestro caso los ferrocarriles no eran una consecuencia de la riqueza acumulada, como en el viejo Continente, sino una fuente creadora de prosperidad. Al ser el medio de transporte *anterior* al desarrollo económico y no una consecuencia sino una causa del mismo, el Estado debía acometer la empresa, pues los capitales privados no se contentarían con un lucro diferido, ya que lo deseaban de inmediato. El concepto que está en el origen de la mayoría de los Entes Autónomos creados en el período batllista se encuentra aquí en germen. La economía en un país dependiente debía ser vitalizada por la acción estatal cuando el capital privado se mostraba temeroso. Ello no significaría pérdidas ni para la comunidad —que tendría un medio de transporte que la haría progresar—, ni para el Erario. Construyendo el Estado directamente las líneas, desembolsaría menos dinero que abonando la garantía a las empresas. No habría pérdidas, al contrario:

"*Así por ejemplo, nuestra ley actual de ferrocarriles garante a las empresas constructoras el 7 % de interés sobre el capital empleado a razón de £ 5.000 por km. por el término de 40 años. Mientras que el Estado puede construir hoy por su cuenta las líneas que quiera, emitiendo títulos de 6 % de interés y 1 % de amortización, garantido por las mismas líneas, de colocación segura y ventajosa.* [...] *Con ese servicio de interés y amortización igual al de la garantía que hoy paga el Estado, los títulos emitidos quedarían amortizados a los 33 años, es decir, que da una economía de 7 años de servicio de garantía sobre el sistema actual. Pero con esta otra ventaja más decisiva: que los ferrocarriles serían desde el primer día propiedad del Estado...*".

Esas dos ventajas se acrecentaban con otra, cuya sola enunciación demuestra hasta qué punto habían servido los ferrocarriles de negociado contra el Estado y contra el país: "*El sistema de concesiones tiene además otro grave inconveniente, y es el de que no aseguran al Estado la construcción de la línea, ni aún después*

de otorgada la concesión; pues es sabido, y nuestra propia experiencia lo demuestra, que, con rarísimas excepciones, los concesionarios de una línea las solicitan para llevarlas a negociar a los mercados de Europa, y allí, si la negocian al amparo de nuestro crédito son ellos quienes lucran y si no pueden colocarlas por razones especiales, es nuestro crédito quien sufre" (922). Allí está una de las causas que hicieron evolucionar a los hombres de la generación de Julio Herrera y Obes: el negociado a expensas del país y de su crédito; el uso del nombre de la nación para conseguir ganancias o desprestigiarla frente a los proveedores de capital europeos.

Al final del Mensaje se incluía un proyecto de ley que liberaba al Estado de las limitaciones antes señaladas: podía construir otros ferrocarriles que los expresados en el trazado general, modificar la trocha y construir los propios emitiendo una Deuda denominada "Bonos de Ferrocarriles" con 6 % de interés y 1 % de amortización. Véase que no se derogaba la ley anterior de 1884 y por lo tanto no se cerraba el camino a las concesiones; la innovación consistía en que el Estado construiría por su cuenta pero, frente a la opinión que se tenía de las empresas particulares existentes, era claro que la intención era quebrar su monopolio y hacerlas servir (bajando las tarifas, mejorando el servicio), los intereses del país.

Las ideas enunciadas son tan importantes que nos parece necesario seguir la suerte del proyecto a través de las Cámaras y las opiniones que recogió.

En ese mismo mes de enero de 1888, una Comisión Especial de la Cámara de Representantes emitió su informe sobre el proyecto. La integraban, entre otros, Carlos Honoré, Domingo Lamas y Francisco Bauzá.

Se pronunció a favor de las ideas de Julio Herrera y Obes, enunciando las ventajas de los ferrocarriles del Estado: *"La conveniencia de establecerse vías férreas nacionales es obvia si se computan los sacrificios inmensos que hacen e hicieron naciones de primer orden para obtener el rescate por cuenta del Estado de las vías de propiedad particular".* Aquí tanto como el ejemplo europeo, influyó el de la Argentina donde se hablaba de votar la creación de una inmensa deuda pública (50 millones de pesos) para recuperar los ferrocarriles de manos privadas.

Pero las ventajas más importantes eran las siguientes: *"Sólo la entidad que por deber tutela los intereses generales del comercio y de la industria puede reducir las tarifas de transporte a un mínimun y a un precio de costo real, fruto de una buena y desinteresada administración; sólo en su carácter de propiedad pública puede hacer de ellos un elemento siempre disponible para la defensa del territorio en momentos supremos. . .".*

Aquí se anudaban dos conceptos: en primer lugar, como el Estado no era una empresa en busca de lucro satisfaría el clamor contra las altas tarifas, rebajándolas y adecuándolas a un costo real y al desarrollo económico de la República; en segundo lugar, como los ferrocarriles eran instrumentos de la estrategia militar,

el Estado necesitaba tenerlos siempre en sus manos para reforzar su autoridad y proteger a la nación. Ya se había insinuado en el Senado en 1884: ¿qué pasaría con los ferrocarriles ingleses si un conflicto nos oponía a la Gran Bretaña? Y la respuesta todos la sospechaban.

No era éste, por cierto, el único inconveniente que los legisladores de 1888 derivaban de ser los ferrocarriles extranjeros. La Comisión lo dijo: "*El ausentismo* [el ser extranjeras] *de las grandes compañías de transportes trae forzosamente una exportación siempre creciente de un verdadero tributo anual de la industria y del comercio nacionales, mientras las vías férreas del Estado los exime de este sacrificio y contribuyen a aumentar su capacidad productora, rebajando del costo de sus productos la cuota de tarifas onerosas...*".

Como ya vimos, para algunos de nuestros políticos la clave de la liberación económica era el desarrollo industrial; pues bien: "*La gran capacidad industrial es una consecuencia de la propiedad pública de los ferrocarriles y de tarifas reducidas al costo real del transporte*".

Y que esto era muy importante lo demostraba el hecho —contemporáneo— de que, además de los industrializados países europeos (Italia, Francia), también las naciones dependientes de Gran Bretaña como Australia y la India estatizaban sus ferrocarriles.

Con relación a los ferrocarriles económicos, la Comisión apoyó la iniciativa del Ejecutivo porque vió en ella la necesaria competencia para quebrar el monopolio de transporte de las compañías privadas existentes. Basadas en ese monopolio fijaban altas tarifas que desalentaban la producción, y el Estado se encontraba inerme frente a ellas: "*Es sabido que la enormidad de las tarifas de las vías existentes han hecho con ellas posible una verdadera competencia de las carretas primitivas y que éstas son las que realizan aún el transporte de los frutos del país que producen las tierras casi contiguas a la vía. Sólo la posibilidad de una competencia de líneas paralelas, podrá traer a Administraciones rutinarias a ideas más racionales sobre este tópico, y hará posible alguna transacción que conceda a los Poderes Públicos alguna intervención en la confección de tarifas más liberales*".

Presentado el informe, los días 26 y 28 de enero se discutió el proyecto en Cámara con la presencia del Ministro de Gobierno Julio Herrera y Obes. Sus intervenciones fueron decisivas para que la ley se aprobara, y en una de ellas expuso una idea que corrobora nuestra anterior hipótesis de que el ferrocarril inglés en el Uruguay lo pagó el Estado: "*Actualmente, por el sistema* de *concesiones particulares tenemos esto: un ferrocarril construído por cuenta de las empresas particulares, con garantía del Estado, le cuesta a éste el valor del ferrocarril, con más 10 años de intereses y de garantía. Porque hay esta anomalía viciosa en el país: los títulos emitidos por el Gobierno al 6 % y con el 1 % de amortización quedarían extinguidos a los 30 años; lo mismo sucedería con las empresas de ferrocarriles destinándoles el 1 % que da la ley de amortización, y que se lo da durante 40 años; es decir, que*

se le regalan 10 años de intereses y de amortización, y con más, que se les regala el ferrocarril, que lo ha construido al fin y al cabo el Estado, porque lo ha pagado con 6 % de interés y el 1 % de amortización; y además se le deja ese ferrocarril en propiedad...".

Replicó de inmediato el diputado Zorrilla:

"*—¿Y los capitales que han traído las Empresas?* [...] *¿no han hecho esos capitales un beneficio al país?*".

"*—Sr. Ministro de Gobierno. — Pero se los ha pagado el Estado*".

Y es lo más probable que así haya ocurrido; lo que el país no tenía era el capital para montar tantas líneas férreas en un plazo reducido. Pero en los 40 años que duraba la concesión a las empresas, sin duda abonó el Estado el costo entero de las líneas y con exceso. En realidad, más que la incapacidad de auto-financiamiento de la nación, los factores decisivos en la construcción por los ingleses de nuestros ferrocarriles, parecieron ser la falta de confianza en nuestras propias fuerzas —originada por la propia cultura europea que nos nutría intelectualmente—, y el acuciante deseo de los británicos por colocar los excedentes de su industria pesada y sus capitales. Un país dependiente no podía elegir su destino. Tomar conciencia de ese destino y de esa dependencia era un paso adelante de la mayor importancia para promover la liberación. Y ese paso lo dió esta generación de estadistas. Cuando el diputado Zorrilla intervino nuevamente para decir que administrado por el Estado el ferrocarril no "produciría nada", Julio Herrera y Obes contestó airadamente, en defensa de principios que habían surgido en la nación para ya no desaparecer: "*Si lo dejase administrar por persona que piensa como el señor Diputado, es lo seguro; pero si lo dejase administrar por personas que sepan lo que son los ferrocarriles no veo razón para que, si el Ferrocarril Central administrado por el señor Cooper da el 14 %, no veo razón para que administrado por el Estado no lo diese también. El Estado haría desde aquí lo que hace la Compañía desde Inglaterra: ¿o somos nosotros incompetentes para administrar una empresa desde Montevideo, que un directorio administra desde Inglaterra?...*".

Julio Herrera y Obes no estaba solo en esa posición. Tanto Domingo Lamas —que luego redactaría el proyecto de ley aduanera proteccionista— como Francisco Bauzá lo apoyaron e incluso fueron más lejos que él. En efecto, en la discusión de esta ley presentaron un artículo que establecía de hecho el monopolio de la construcción futura de ferrocarriles a favor del Estado.

Y Bauzá, el mismo Bauzá que en 1884 profesaba la doctrina de que "el Estado no debe ser propietario", se expresó así defendiendo ese monopolio: "*...los que se construyan en el futuro, dadas las condiciones en que la Nación se encuentra, el crédito de que goza, el desarrollo de su industria y de sus medios de acción, es más conveniente que se efectúen por este otro sistema de la iniciativa oficial, porque él, a más de fomentar el crédito nacional. trae y asegura ventajas que no pueden despreciarse, tales como*

el beneficio final de la expropiación de los materiales puestos en la tierra y además, la justipreciación de las tarifas y de los precios de los pasajes, etc., etc. Estas son ventajas tan importantes que no pueden dejarse en ningún caso fuera de la jurisdicción del Estado" (923).

Bauzá también había comprendido que la concreción de la idea de nación, que tanto había buscado en su obra historiográfica, necesitaba de una verdadera independencia económica.

Finalmente se aprobó la posición intermedia que mantenía un régimen mixto: intervención del Estado y concesiones particulares.

Pasó entonces el proyecto a la Cámara de Senadores. Su Comisión de Hacienda lo informó favorablemente apoyando la idea de los ferrocarriles del Estado porque: *"...siendo los ferrocarriles, como elemento de progreso, la clave, puede afirmarse, del desarrollo industrial, agrícola y comercial en las zonas que atraviesan, el Estado puede de este modo, además del beneficio indirecto que en sus utilidades reporte como empresa, puede también obtener el más positivo ejerciendo y haciendo sentir su influencia en el progreso y civilización del país, abaratando tarifas, formando itinerarios, arreglos o concesiones especiales a la localidad que necesite de su protección".*

Como se aprecia, estos senadores seguían deslumbrados por la fama del ferrocarril y los milagros que podía operar, pero no se les escapaba que en manos del Estado sería mucho más efectiva esa esperanzada renovación de la economía nacional.

Analizando la ley vigente de 1884 la Comisión afirmó que no había dado resultados por la poca extensión de vía construída. Creyó hallar la explicación de ese escaso desarrollo en el hecho de que esa ley fijaba un precio uniforme de £ 5.000 por km. de vía y las empresas consideraban que el costo de construcción era superior en los departamentos pedregosos del Este. *"...podrían conciliarse los bien entendidos intereses de las empresas constructoras y los del Estado, fijando como valor de cada kilómetro de línea [...] el legal que en cada caso representen, justipreciado por las oficinas técnicas del Estado, después de haberse practicado los estudios y aprobado los proyectos de ejecución, no pudiendo exceder en ningún caso de £ 7.000 por km., y esto de una manera condicional, pues el Estado en ningún caso garantiría mayor suma por intereses que la correspondiente al 7 % sobre un costo de £ 5.000 por km., disminuyendo el tanto por ciento en la proporción que aumentase de esa cantidad el costo de km. de vía, a fin de que la suma a satisfacer a cada empresa como importe de la garantía sea en todos los casos para el Estado la misma que actualmente correspondería..."* (924).

En concreto lo que se proponía era que el aumento del costo de construcción del kilómetro de vía a £ 7.000 fuera compensado con una disminución proporcional de la garantía. Con ello se quitaría a las empresas el pretexto que esgrimían para no seguir construyendo. Consultado el Ministro de Gobierno, aceptó la modificación.

Pasó luego el proyecto a consideración del Senado en pleno.

El senador Mayol realizó una exposición defendiéndolo y poniendo de relieve las novedades que traía con relación a la ley vigente de 1884. En resumen esas innovaciones eran las siguientes: el Estado podía construir sus propios ferrocarriles emitiendo bonos; se reservaba la intervención en la fijación de tarifas cuando las utilidades de las empresas superaran el 8 % anual; no otorgaría ninguna concesión sino a condición de que la línea pasara a ser de su propiedad sin remuneración alguna a los 90 años de concedida; se abrogaría el derecho de expropiación de cualquier línea en cualquier momento, sin esperar los 25 años dispuestos en la ley anterior.

El senador Federico Paullier atacó duramente el proyecto por dos razones. En primer lugar, temió que el Estado emitiera bonos ferroviarios sin tasa ni medida provocando el empapelamiento del país, pues el Poder Ejecutivo podría actuar con demasiada libertad en ese plano. Dijo al respecto: "*Envuelve en sí un voto de confianza ilimitada al Poder Ejecutivo que podría construir todas las secciones de ferrocarriles y emitir millones y millones de bonos alterando la ley vigente, tal vez con verdadero detrimento de las altas conveniencias públicas...*".

En segundo lugar, su oposición era debida a una defensa de los intereses de las empresas ferroviarias extranjeras, cuyos representantes habían presentado a la Cámara una reclamación contra el proyecto de ley que se trataba: "*No hay más que pasar una ligera vista por la exposición hecha por el señor Cooper (*), para ver que ese ferrocarril proyectado entre las dos vías del Central del Uruguay y del Nordeste* [la línea a Bagé] *viene a perjudicar seria y notablemente a esas dos líneas y vendría* [...] *a establecer reclamaciones muy serias contra el Estado, que podrían costarle muy caro. No es sólo la exposición hecha por el señor Cooper; falta aún la más seria de todas, la del Central del Uruguay, que me consta, si se sanciona semejante ley, se cree facultado para suspender sus trabajos y venir con una seria reclamación de millones*". Las empresas británicas habían comprendido que la ley proyectada quebraría su monopolio y dificultaría la explotación de la economía nacional que estaban llevando a cabo frente a la indefensión del Estado. Usaron el medio de las reclamaciones ante el Legislativo que, como se recordará, fue el mismo que antes había empleado la Fábrica Liebig's para impedir la instalación de nuevas fábricas de carne. En este caso amenazaron con suspender los trabajos de construcción y presentar pleitos millonarios al Estado como medio de presión para frenar la posibilidad de instalación de ferrocarriles competitivos. Era la intervención directa de los intereses británicos en nuestra economía; si nos liberábamos de su monopolio, el negocio tambalearía.

Frente a ese ataque tan claro de Paullier contra la intervención del Estado en la construcción de ferrocarriles primero, y a

(*) Edward Cooper era el representante legal ("legal representative") del Ferrocarril Central y testaferro de esta empresa para el arrendamiento de otras líneas que pasaron a su dominio.

favor de los intereses extranjeros monopólicos después, entró en el debate para defender su proyecto (y con él, las dos ideas claves del mismo: estatización y nacionalismo), el Ministro de Gobierno, Julio Herrera y Obes. Otra vez hizo una defensa brillante de su posición, más todavía que la realizada en la Cámara de Representantes. Paullier combatía en dos frentes. Por un lado atacaba por ineficaz al intervencionismo estatal. Por otro señalaba el riesgo de herir a enemigos poderosos por sus medios y su influencia: las empresas extranjeras.

Julio Herrera y Obes también combatió en los dos frentes. Con relación a la intervención estatal expresó: "*La reforma única y trascendental que envuelve el proyecto* [...] *respecto a la ley anterior, es la de facultar al Estado a construir ferrocarriles por su cuenta. Y esta modificación puede suscitar una cuestión que ha sido muy debatida en la ciencia, respecto de la conveniencia o inconveniencia de que el Estado se haga constructor de ferrocarriles. La cuestión, señor Presidente, es de trascendencia y fundamental* [...] *Hubo un tiempo* [...] *en que la escuela liberal en Economía Política proclamaba como un principio el deber de extender la libre concurrencia que rije en las demás industrias, a la materia de los ferrocarriles, principio que excluye la intervención del Estado por completo* [...] *Los ferrocarriles ingleses eran el ideal de la escuela liberal* [...] *Pero la experiencia, que es la gran maestra en esas cuestiones, se ha encargado de poner de manifiesto el error que encerraba esta teoría en que se perdía de vista la insuperable alianza que existe entre los intereses públicos y los intereses particulares*".

"La experiencia" había enseñado a Julio Herrera y Obes y a los hombres de su generación que los "principios" podían estar en contra de los intereses nacionales, y que no era una traición abandonarlos, o modificarlos, si ello servía para mejorar la suerte del país. Era lo que habían hecho los campeones de liberalismo, los propios ingleses, en su país y los citó como ejemplo: "*En la naturaleza del servicio que prestan los ferrocarriles,* [...] *que sirven a intereses vitales de la vida nacional, necesidades estratégicas, necesidades sociales y necesidades económicas, de tal modo que hoy mismo los ingleses, los mismos autores ingleses reconocen que la Inglaterra es el país que tiene los ferrocarriles más mal distribuidos y más caros de todos*". Por ello "*...el mismo gobierno Inglés, alterando las prácticas conservadoras de aquella Nación, ha construido todos los ferrocarriles de la Australia por cuenta del Estado; expropió en la India los ferrocarriles particulares y está actualmente construyendo por su cuenta los nuevos tranvías a inaugurarse*". Y lo propio estaban haciendo los demás países industrializados de Europa: Alemania, Bélgica, Noruega, Austria, Italia, habían nacionalizado o estaban en ese momento nacionalizando todos sus ferrocarriles.

La hegemonía de Gran Bretaña sobre las naciones dependientes se había basado siempre en el mismo principio: imponer el liberalismo económico.

Pero ella por su parte, dentro de su propio Imperio, no vaciló

en modificar los principios de ese liberalismo si así conseguía mejorar su economía. Predicaba una cosa, y practicaba otra. Esto era tan evidente que no podía escapar a la percepción de nuestros estadistas. Si la propia campeona del liberalismo encontraba útil estatizar sus ferrocarriles, ¿por qué no habríamos de hacerlo nosotros?

Continuó Julio Herrera y Obes: *"La construcción de los ferrocarriles por cuenta del Estado [...] le dan el pleno dominio de esa clase de vehículos [...] para las necesidades políticas, económicas y sociales; constituye una fuente de recursos financieros [...] y después tienen esta gran ventaja, y es que como el Estado no se propone explotar como negocio industrial, como no tiene que repartir dividendos, las utilidades se traducen, ya en la reproducción de los ferrocarriles como sucede en Bélgica, ya en la disminución de las tarifas con beneficio inmediato y evidentísimo del movimiento de la industria nacional. Hay casos además, en que la construcción de ferrocarriles por medio de concesiones sería imposible. Los concesionarios no aceptan una vía sino cuando ella les asegura un lucro cierto. Cuando son azarosos los productos de una vía, no hay nadie que la tome, y justamente son estos casos en que más interés tiene el Estado en construir ferrocarriles. En países nuevos, la razón determinante para la construcción de ferrocarriles es traer población, atravesar territorios desiertos, razones estratégicas, cosas todas de carácter político y social que no entran para nada en los cálculos de las empresas particulares"*.

El concepto es de fundamental importancia y marca la introducción en el país de lo que en Europa se llamó en la época "fines secundarios del Estado". Esta definición significaba el abandono de la idea liberal del Estado "juez y gendarme", y la asunción por éste de crecientes responsabilidades en el plano social y económico, que iban de la enseñanza a la salud pública, de los medios de transporte a las empresas comerciales. Todo guiado por el principio de "servicio público" o "utilidad pública" como justificativos de su expansiva intervención. Pero si las primeras semillas de este concepto empezaron a penetrar la mente de nuestros hombres de gobierno, su germinación y crecimiento se vieron acelerados porque el nuestro era un país dependiente, y su explotación se hacía no sólo en Europa —fijando el precio de nuestros productos pecuarios— sino dentro de la propia República, valiéndose precisamente de esos mismos servicios públicos (ejemplo: el ferrocarril). Esta realidad explica tanto la intención de defender en los hechos los intereses de la comunidad haciendo intervenir al Estado frente a la empresa privada (hecho que también ocurría en Europa), como la reacción nacionalista que surgió en la época, pues además de privada, esa empresa era extranjera (circunstancia original de los países dependientes).

Al mencionar el senador Paullier las reclamaciones de los representantes de las empresas ferroviarias británicas, Julio Herrera y Obes le contestó: *"La presentación del señor Cooper, si no fuera una extravagancia inglesa, sería una soberana impertinencia. Y me extraña cómo el señor Senador no se ha sublevado ante la preten-*

sión de este representante de la Empresa, de despojar al Estado y al Cuerpo Legislativo de una de sus principales prerrogativas, la de legislar en materia de ferrocarriles...". La ampliación de los fines del Estado estaba unida a la defensa de la soberanía económica de la nación: he allí en resumen las ideas que el Ministro de Gobierno planteó en esta ocasión.

Como había sucedido antes en Representantes, tampoco en el Senado Julio Herrera y Obes estaba solo en la defensa de esa posición. Juan Lindolfo Cuestas lo apoyó en sus conceptos principales.

Comenzó señalando que los ferrocarriles ingleses, a pesar de la ayuda financiera del Estado, no habían aportado un progreso serio para el país. Tanto que todavía subsistían —y le hacían exitosa competencia— los medios de transporte primitivos como la carreta y la diligencia: *"Ahí tenemos el ferrocarril del Salto, que hubiera quedado estacionado en Yacuí* [...] *sin haber llegado nunca a su destino, si no hubiera sido* [por] *los cientos de miles de pesos que el gobierno ha tenido que desembolsar, ya se trate de intereses o de subvenciones. Tenemos el de Pando, que hubiera concluido el siglo estando ahí* [...] *si el Estado no hubiera dado el impulso* [...] *Por consecuencia, es el Estado el principal motor de todos estos establecimientos porque sin él, no podrían avanzar absolutamente nada".*

Pero si esos ferrocarriles no habían aportado beneficios para el país, en cambio sus accionistas sí se habían beneficiado, y mucho: *"Yo conozco la situación floreciente del Ferrocarril Central del Uruguay* [...] *Conozco que sus acciones tienen premio en Londres, pero un premio fuerte. Que sus bonos emitidos en 1882 hoy probablemente tienen 28 ó 30 de premio. Por consecuencia su estado no puede ser más floreciente de lo que es...".*

¿Y qué había recibido en cambio de ese enriquecimiento de los inversionistas británicos, el Estado uruguayo?: *"Pero ahora yo pregunto. ¿El Estado ha recibido ese beneficio al igual que* [lo] *ha recibido el capital? ¿No tenemos hoy los fletes de una manera gravosa para la generalidad del servicio de la República? Yo creo que la Compañía no ha comprendido sus intereses, porque en primer término, a medida que fuera floreciendo y que fuera recibiendo los beneficios, debiera ir bajando los fletes para la traslación de los efectos".*

Fue esa voracidad de las compañías, esa avidez por explotar al máximo los recursos del país sin dejarle un momento de respiro, lo que hizo surgir el deseo de librarse de ellas. Habíamos dicho que el imperialismo engendraba sus anticuerpos: he aquí la prueba en las palabras de Cuestas: *"Si estos ferrocarriles procedentes de empresas particulares favoreciesen de una manera directa al comercio y las industrias, no habría que pensar en ferrocarriles del Estado. Pero cuando se ve que transcurridos los años, se ve también el beneficio que esos establecimientos producen sin que el país lo reciba de una manera directa y decisiva, dan necesariamente motivo para pensar y pensar en innovaciones y reformas necesarias. He aquí como yo me explico la razón de este proyecto de ley,*

tendente a independizarse de las empresas particulares, tendente a mejorar la situación del comercio y de las industrias...".

Las dos ideas que hemos estado rastreando permanentemente en este proyecto de ley resurgieron en las palabras de Cuestas con claridad: nacionalismo y estatismo. Y por si alguna duda sobre esto quedara, véase cómo terminó su discurso: *"Yo creo pues, que el rechazar este proyecto en general sería un error, sería un error porque alentaríamos a las empresas particulares para que pensaran en utilizar más de lo que utilizan en perjuicio del país. Sería un error porque cerraríamos la puerta a la esperanza de toda evolución en favor de los intereses del país"* (925). El proyecto permitiría disminuír las exacciones de las empresas extranjeras; el proyecto permitiría fomentar nuestros recursos para liberarnos económicamente.

Claro que éstas eran las intenciones de su autor y sostenedores; en la práctica la ley de 1888 fracasó. Pero lo que nos importa subrayar —y por eso las largas transcripciones— es que habían hecho carne ya, en esta época, en el grupo dirigente civilista, ideas que habrían de ser llevadas a la realidad con el advenimiento al poder de un hombre que estaba muy cerca de él en estos momentos: José Batlle y Ordóñez. Sin quitarle ningún mérito a su propia gestión de gobierno, es necesario señalar que ella no fue un milagro histórico promovido en el vacío. El batllismo —en cuanto ideología estatista y nacionalista— no surgió de la nada ni de la cabeza de un solo hombre. Sus raíces se encuentran aquí, en la lucha que los hombres del 90 llevaron a cabo contra la potencia imperial de turno. Y esta ley ferroviaria de 1888 —con todas sus limitaciones— marca un hito trascendente en esta empresa por hacer del Uruguay un país soberano, no sólo política sino también económicamente.

* * *

Finalmente el proyecto se aprobó, con algunas modificaciones. Se mantuvo la línea intermedia entre el Central y el Nordeste a Bagé, pero debiendo obtener el Poder Ejecutivo en cada caso, aún en el de los ferrocarriles económicos, autorización del Cuerpo Legislativo para emitir bonos y construirlos por cuenta del Estado; también se conservaron sus derechos a intervenir en las tarifas y a proceder a la expropiación de las líneas existentes en cualquier momento. El cúmplase lo puso el Ejecutivo el 30 de noviembre de 1888 con las firmas de Máximo Tajes y Julio Herrera y Obes (926).

Todo el esfuerzo sin embargo, estaba condenado. La crisis financiera porque atravesó el Estado en estos años le impidió llevar a la práctica el gran pensamiento de la construcción de ferrocarriles por su cuenta. Los empréstitos europeos, malgastados entre 1887 y 1890 y ansiosamente buscados luego de ese año, no vinieron a fortalecer al Erario y sus nuevas finalidades. El patriciado civilista tuvo durante la Presidencia de Julio Herrera y Obes (1890-1894) que combatir con mayor urgencia a otro enemigo: el círculo orista. Para ese combate todas las fuerzas se tendieron y los empréstitos

pedidos a Europa se ciñeron al deseo único y exclusivo de reflotar al Banco Nacional. Es interesante señalar empero, que el Gobierno al combatir al círculo orista estaba, como ya lo hemos comprobado, luchando contra un grupo social que de nacional sólo tenía el nombre, pues él también era un digno representante de los intereses extranjeros. Por ello, la ley ferroviaria de 1888 no es más que una faceta de un combate más amplio en el que los principios del estatismo y del nacionalismo se fueron definiendo. Independizar al país de las empresas ferroviarias británicas formaba parte de la misma ideología que deseaba independizarlo de la tiranía orista o de la manufactura europea.

Ferrocarriles estatales, Banco de Estado y desarrollo industrial eran la tríada que esta generación legó a quienes la sucedieron. El objetivo: la independencia nacional.

4 — El Estado y las tarifas ferroviarias

La ley de 1884 sólo permitía al Estado intervenir en la fijación de las tarifas cuando las utilidades de la Compañía fueran superiores al 12 % anual. La ley de 1888 redujo el margen de ganancia al 8 %, aunque sin violar las concesiones anteriores a 1888 donde se hubiera dispuesto una utilidad mayor.

Aún cuando la ley de 1888 significara una reacción favorable al intervencionismo estatal, lo cierto es que las utilidades *declaradas* por las empresas nunca permitieron al Estado ejercer ese derecho. Por lo tanto, la acción de los Gobiernos en pro de una rebaja de los fletes se redujo a petitorios sin valor legal, que confiaban en la sensibilidad de los gerentes de las empresas y en alguna amenaza sugerida de controlar con eficacia la contabilidad.

Bajo la administración de Julio Herrera y Obes se llevaron a cabo acciones para frenar los abusos de las empresas británicas. Durante su presidencia actuó en el Ministerio de Fomento Juan Alberto Capurro, el autor de la ley ferroviaria de 1884.

Impulsado por una tenaz campaña de prensa, Capurro logró que el Central rebajara las tarifas, lo que le mereció a "El Siglo" el siguiente comentario en junio de 1890: *"El Sr. Capurro se ha encargado de hacer efectivas algunas rebajas a fuerza de gestiones que mucho abonan en su favor y que el país le agradecerá seguramente. Ahora que una parte de la ráfaga de felicidad "va por fin a acariciar las mejillas de los agricultores"* [...] *debemos esperar que las rebajas que ha obtenido el Sr. Capurro sirvan de base a otras nuevas..."* (927).

"El Siglo" parafraseaba con ironía una expresión que figuraba en la Memoria de la empresa donde se decía que "una ráfaga de felicidad acariciaba la mejilla de los accionistas" ante los intereses elevados que el ferrocarril "uruguayo" estaba produciendo. Por otro lado, según el periódico, ésa debía ser la primera de una serie de futuras rebajas, lo que está demostrando a las claras cuán

elevadas debían ser las tarifas (como lo veremos), y cuánta angustia causaban al productor rural.

Años más tarde, en 1893, ante una nueva petición del Ministro Capurro en el mismo sentido, el Central se negó a proceder a otra rebaja. La argumentación en contrario la expuso al Ministro el representante legal de la empresa, Horacio García Lagos: "*...la tarifa cuya rebaja se pretende de nuevo sufrió ya una reducción considerable a pedido de V. E. mismo de 20 % término medio sobre la que regía anteriormente; habiéndose además reducido el mínimun de kilos para cada transporte sujeto a esta tarifa de 3.000 a 1.000 kilos con notable ventaja de los cargadores*". Agregó que dicha tarifa había provocado un progreso notable de la agricultura al norte del Río Negro, y que resultaba un 27 % más barata que la cobrada por el ferrocarril del Sud argentino. Concluía: "*Es de lamentarse, ciertamente, el bajo precio que hoy alcanzan los cereales y que sirve de fundamento a las quejas de los cargadores contra la tarifa vigente en esta línea, pero V. E. comprende bien que esa circunstancia no puede tomarse como base para una rebaja en la tarifa, por cuanto con igual derecho, aplicando la misma regla, alzaría los fletes la empresa si el trigo llegase a valer de 4 a 5 pesos en vez de los 2,50 que vale en el día*" (928).

Por supuesto que la argumentación de la empresa, expresada por un abogado uruguayo, era especiosa. Si los agricultores se quejaban era porque la tarifa férrea les llevaba su magra ganancia; el ferrocarril tenía los mismos costos cualquiera fuera el valor del trigo, y las tarifas siempre los cubrían con holgura. Si no las rebajaba era porque permanecía fiel a su política primera de extraer el máximo beneficio en el menor tiempo posible. La empresa no entendió sus intereses, como lo había dicho Cuestas, o los entendió a corto plazo, pues sólo buscó exprimir la economía nacional sin pensar que como reacción se granjearía el antagonismo de la campaña y debilitaría a la producción rural, disminuyendo así el volumen de lo que, con otra política tarifaria de más aliento, hubiera podido transportar. Pero exigir largueza de miras a una empresa privada era una utopía.

5 — El Estado y la fiscalización de la contabilidad ferroviaria

El control de la contabilidad de las empresas ferroviarias con líneas garantidas, no sólo había sido dispuesto por la ley de 1884 —aunque de manera muy deficiente— sino que se imponía por dos motivos: a) La acción del Gobierno sobre las tarifas dependía, como hemos visto, de las utilidades de la empresa, y el monto de éstas sólo surgiría a luz cuando la contabilidad fuese revisada y hurgada en sus menores secretos; b) El servicio de garantías abonado por el Gobierno también dependía de las utilidades. Por todo ello la contabilidad que era, como se denunció repetidas veces, inten-

cionalmente deficiente y a todas luces falsa, fue un aspecto crucial de la lucha por contener la voracidad británica.

La prueba más clara de la verdad de estas afirmaciones la dió en la Cámara de Representantes el diputado Antonio María Rodríguez en el año de 1889: "*...con la línea del Central ha ocurrido el fenómeno curioso de que nunca producía el interés garantido, pero que tan pronto como esa oficina* [Interventora de Ferrocarriles] *se organizó y se llegó en la ley del 84 a establecer la fiscalización por cuenta del Estado, la Empresa se apresuró a renunciar la garantía porque esa renuncia la ponía a cubierto de la obligación de restituir con el excedente de sus rendimientos, las cantidades que había recibido por aquel concepto. Quiere decir, que esa oficina produjo resultados: por lo menos, ya que no se ha conseguido la restitución de las garantías, se consiguió la renuncia de las que deberían pagarse en lo sucesivo*" (930).

Como se recordará, en la ley de 1884 se establecía que cuando el rendimiento neto de la empresa superara el 8 % ésta debía devolverle al Estado las sumas adelantadas en concepto de garantía (art. 17); gran interés debió tener el Central, entonces, para apresurarse a renunciar a la garantía cuando hasta ese momento, según la contabilidad que presentaba al Estado, nunca llegaba a cubrir el 7 % (hasta ese porcentaje obraba la garantía estatal). Es la más palmaria demostración —como lo fue también para los contemporáneos— de que su contabilidad era falsa.

Muchos otros métodos emplearon para no llegar nunca a un rendimiento del 8 % y hacerse pagar la garantía por el Estado. Por ejemplo, tener una sección de vía no garantida y otra sección (un ramal o una extensión) garantida, y distribuir proporcionalmente entre ambas *todos* los gastos de explotación. Véase dónde estaba la maniobra en perjuicio del Estado, según lo denunciaron miembros de la Comisión de Contabilidad de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento en 1891: "*...el Estado, garantiendo un beneficio en una extensión o ramal de una vía férrea* [...] *lo hace en muchos casos sobre una base muy superior a la de los capitales realmente invertidos en la construcción de esos ramales, pues dentro de las £ 5.000 nominales de costo kilométrico entran los principales elementos de primer establecimiento, que en los ramales o extensiones de una línea no figuran sino en una ínfima parte, como ser: estación principal, talleres, tren rodante, etc., de manera que el 7 % de interés nominal puede representar el 10 ó 12 de interés real* [...] *Y aquí se ve la gran ventaja que tiene una empresa al extender su línea bajo el amparo de la garantía*". Y se entiende también por qué el Central trató de acumularlas todas en sus manos.

Así se explican las ventajas de los contratos de arrendamiento a perpetuidad de la extensión al Nordeste (Minas), al Este (Nico Pérez) y al Norte (Rivera). La contabilidad era confusa adrede, pero vale la pena el esfuerzo de enterarse.

El abogado del Central, Horacio García Lagos, sostenía que los beneficios que daba la sección de Montevideo a Pando (a cuya garantía habían renunciado porque daba ganancias) no debían sumarse a las entradas propias que "*producen las secciones garanti-*

das, porque tal cosa importaría dar participación al fisco en beneficios que no ha concurrido ni concurre a conseguir y que son propios de la empresa". Pero si los beneficios de esa sección no se le imputaban a las demás, sí se le imputaban a éstas los gastos que la primera había tenido, y que por ser gastos de instalación eran elevadísimos. Como el Ferrocarril Central había invertido en gastos de instalación el 51 % de sus entradas, ésa era la proporción que, según su abogado, debía deducirse de las "entradas propias" de la sección garantida por concepto de "gastos".

En pocas palabras, lo que el Central hacía era compartir sus gastos con las extensiones garantidas pero no sus beneficios; por lo tanto, las extensiones daban pérdida, y como estaban garantizadas, el Estado debía pagar.

Para colmo, ni siquiera ese criterio tan especial de compartir los gastos pero no las ganancias con sus filiales, lo aplicó a todas ellas. Porque si ese 51 % de gastos se lo atribuyó al ramal a Minas, al de Nico Pérez le adjudicó el 60 % y al de Rivera... ¡ni la propia Comisión informante entendió el procedimiento por el que se le cargaban gastos! Tres sistemas de contabilidad diferentes y ningún Dios verdadero (931).

Un ejemplo similar de contabilidad "sui generis" lo encontró Augusto Madalena, jefe de la Sección Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, en 1892 cuando fue a Salto a inspeccionar el Ferrocarril Noroeste del Uruguay. En su informe expresó que al examinar la contabilidad había observado que: *"los gastos correspondientes a los gastos de la Junta en Londres que en el estado de inversión figura con $ 7.050 estaba asentada en libros pero sin recibo ni documento alguno justificativo. Interrogado el señor administrador a ese respecto expuso: Que el Directorio en Londres le exigía el envío de esa cantidad cada semestre, o sea $ 1.175 mensuales, en cuya suma estaba estimado aproximadamente su presupuesto, asegurando haber telegrafiado a Londres pidiendo los detalles de dicha cantidad, y comprometiéndose a satisfacer mi exigencia para la próxima inspección..."* (932).

Los gastos de la administración en Londres no se los justificaba. Se comprende qué ancho campo de maniobra tenían las empresas para "manejar" sus cuentas: siempre perdían y el Estado debía compensarlas por esas pérdidas.

En el mismo año de 1892, el ingeniero Julio Leroy, integrante de esa oficina dependiente del Ministerio de Fomento, examinó la contabilidad de las extensiones Norte y Este del Ferrocarril Central. En la primera encontró que los gastos promedio anuales ascendían a $ 118.540,56 en lugar de los $ 159.200 presentados por la compañía; en la segunda, los gastos habían sido de $ 53.549,18, pero la compañía declaró $ 76.050 (933).

Compréndase que estos ejemplos son apenas una muestra de las muchas formas que usaban las compañías para defraudar al Estado. De esto eran perfectamente concientes los contemporáneos. Basta leer para comprobarlo, el siguiente artículo de "El Siglo" que desbordaba desconfianza hacia las empresas. Se recordará que en 1891 el Estado pagó de garantía $ 933.506: *"Pues bien, durante*

el año 1892, la nación ha pagado 919.394 pesos que se distribuyen en esta forma: extensión Norte del Central, ramal a Nico Pérez y ramal a Minas, $ 483.921; Midland, $ 269.941; Nor-Oeste $ 68.355, y Norte $ 97.198. Englobando todas las líneas garantidas, resulta entonces que las utilidades recogidas en 1892 apenas suben a 14 mil pesos, y que el Estado ha tenido que hacer efectivo casi íntegramente el servicio a su cargo. No desconocemos que en esta época de liquidación y de marasmo en todo los negocios, el tráfico ha bajado fuertemente [...] Pero con eso y todo, es inadmisible que el beneficio único de toda la red garantida sean catorce mil pesos. El control de los ferrocarriles ha estado hasta aquí muy descuidado y hay que aguardar que corrija grandes abusos una fiscalización rigurosa y prolija" (934).

Esa fiscalización se había intentado, pero en forma parcial y desordenada, a impulsos de decretos reglamentarios de la contabilidad que las compañías burlaban de inmediato y se tornaban por lo tanto insuficientes. Como ya dijimos, en la ley de 1884 (arts. 20 y 21) se estableció la obligatoriedad de las compañías de presentar sus libros a examen de las oficinas públicas. Pero la reglamentación de esa disposición demoró cinco años, y recién en 1889 la Contaduría General de la Nación la tuvo pronta. Hubo que esperar dos años más, hasta 1891, para que apareciera el primer decreto al respecto. Compréndase además, que los funcionarios asignados a esas tareas de control debían ser expertos en contabilidad, pero también en construcción de ferrocarriles, técnicas de explotación, itinerarios, gastos de servicio, etc. En un pequeño país que todavía no preparaba contadores ni suficientes ingenieros, era difícil hallar el personal técnico adecuado para cumplir la tarea.

Todas estas carencias fueron hábilmente explotadas por las empresas, y cuando al fin las reglamentaciones aparecían no les faltaban medios para flanquerlas ayudadas muchas veces por "expertos" nacionales (caso de Horacio García Lagos y la larga serie de brillantes abogados que tuvo el ferrocarril inglés).

El primer decreto que conocemos sobre el tema es del 24 de marzo de 1891 y está firmado por Julio Herrera y Obes y su Ministro de Fomento José María Castellanos. Disponía la formación de una Comisión (cuyo informe analizamos antes) para establecer, de acuerdo con las empresas, una contabilidad clara que eliminara el abuso de distribuir los gastos entre todos los ramales pero no los beneficios; decía en su art. 5º: *"Que si bien es un deber del Gobierno el cumplimiento estricto de las obligaciones contraídas por el Estado, no lo es menos el exigir de las compañías perfecta claridad en su contabilidad, y de que no se involucren los rendimientos y gastos de las líneas garantidas con los de aquellas que no gozan de garantía, a fin de que la Nación no pague más de lo que en justicia corresponde, ni deje de percibir los derechos que las líneas no garantidas deben abonar"* (935) (*).

(*) En la Comisión creada por este decreto el Gobierno incluyó a Horacio García Lagos, quien casi de inmediato renunció pues el Ferrocarril Central lo designó su asesor letrado. La empresa sabía a quien nombrar para defender sus intereses, el Gobierno, en cambio, si obró de buena fe, pecó por ingenuidad.

Que este decreto se redujo sólo a buenas intenciones lo demostró el hecho de que a los pocos meses hubiera que dictar otro: el de 6 de noviembre de 1891 firmado por Julio Herrera y Obes y Juan Alberto Capurro, quien había asumido la cartera de Fomento y conocía con quién trataba cuando se dirigía a los ferrocarriles. Por él se creaba una "*Oficina de Control de los Ferrocarriles, compuesta de los señores ingenieros don Julio Leroy, vocal de la Dirección General de Obras Públicas y don Battisti Alceste y del señor Augusto Madalena, Jefe de la Sección Ferrocarriles de la Contaduría Central del Estado...*", y se dictaban normas para superar la maniobra de englobar todas las líneas para los gastos, y discriminarlas para las ganancias.

El decreto del 6 de noviembre de 1891 imponía un sistema de contabilidad (*) por el cual el rendimiento neto de toda la línea se repartiría proporcionalmente al movimiento de tráfico propio de las dos secciones: la garantida y la que no lo estaba. Con ello se terminaría, teóricamente, la posibilidad de hacerle pagar al Estado un porcentaje que nunca se cubría porque las empresas inflaban los gastos.

Sin embargo, tampoco este reglamento dió los resultados esperados, presumiblemente por la complicadísima contabilidad que a propósito llevaban las empresas. Por ello surgió un nuevo reglamento, de 26 de enero de 1892, que constaba de 3 capítulos y 35 artículos, extremadamente minucioso y preocupado por determinar el tipo de gastos que se podía cargar al rubro egresos (937). Fueron sus autores Battisti Alceste y Augusto Madalena, aunque este último no quedó satisfecho con su redacción pues al poco tiempo presentó un amplio informe sobre los defectos de su aplicación. En el mismo año 1892, en las líneas regidas por el sistema del decreto se comprobó una diferencia de $ 66.406,49 entre las

(*) Estas normas eran las siguientes:
"...las cuentas de Ingresos así como las de Egresos se dividirán a su vez y respectivamente en dos secciones especiales, formadas:

a) Por los ingresos y egresos que puedan imputarse con toda seguridad y exactitud a una vía o sección de vía determinada, ya sea ésta garantida o no. Estos ingresos y egresos serán calificados de Ingresos y Egresos localizables.

b) Por los Ingresos y Egresos cuya parte imputable a cada una de la vía o sección de vía garantida o no garantida, sea de imposible o de difícil determinación. Estos ingresos y egresos serán calificados de Ingresos y Egresos Indivisibles y se repartirán entre las vías o secciones de vía garantida y no garantida, con arreglo a los procedimientos que se expresan a continuación.

3º) El procedimiento que se seguirá para calcular la parte de Ingresos procedentes de mercaderías y pasajeros que circulan en las dos secciones garantidas y no garantidas, será el siguiente:
En cada caso particular de transporte de mercaderías o pasajeros, se prorrateará el importe producido por el movimiento de cada una de aquéllas o éstas, proporcionalmente al trayecto que en cada una de las secciones hayan respectivamente recorrido.

4º) Respecto a la repartición de los gastos indivisibles procedentes exclusivamente de la explotación de ambas secciones, éstos se prorratearán proporcionalmente al movimiento de tren corrido en cada una de las respectivas secciones.

6º) La diferencia entre los ingresos y egresos calculados separadamente para cada una de las secciones garantidas y no garantidas, y de acuerdo con lo establecido más arriba, constituirá el "rendimiento neto" de la sección correspondiente, y sobre este rendimiento se calculará para la sección garantida el complemento que haya de abonar el Estado para integrar la garantía". (936).

cuentas rendidas al Gobierno y las rendidas a Londres. La máxima de "hecha la ley, hecha la trampa" parecía ser de aplicación sistemática por las empresas ferroviarias. Así se explica la sucesión de decretos anotados, cada uno de los cuales venía a llenar lagunas dejadas por el anterior, o cubrir huecos que permitían la evasión de la contabilidad. Fue una lucha tenaz ésta del Estado contra las compañías inglesas, que no se pudo ganar por estos años. Entre otras razones, por la falta de personal y recursos adecuados a la tarea de fiscalización. Madalena, en el informe citado, se quejó de que, habiendo pasado la parte técnica del control ferroviario al flamante Departamento Nacional de Ingenieros, el personal de su oficina se había visto reducido a tres personas: un contador Jefe, un Oficial 1º y un auxiliar. *"Este es pues, el verdadero personal que tiene actualmente a su cargo el manejo de la garantía que el Estado otorga a los ferrocarriles y la fiscalización de las operaciones de cuatro grandes Empresas de 1.600 km. de extensión con más la circunstancia de que 3 de estas Empresas tienen su asiento en departamentos lejanos a la Capital"*.

El resultado de este ineficiente control fue el siguiente:

"Relación entre las secciones garantidas y no garantidas del Ferrocarril Central del Uruguay, según su recorrido kilométrico, sus ingresos, sus egresos y ganancia líquida:

Primeros semestres de 1892, 1893 y 1894	Recorrido	Ingresos	Egresos	Ganancia
Secciones garantidas	39.37	31.87	35.83	27.83
Secciones no garantidas	60.63	68.13	64.17	72.13

El examen de este cuadro demuestra que las entradas de las secciones garantidas, con relación a su recorrido, bajan a medida que los gastos suben; por el contrario en las secciones no garantidas el proceso se efectúa en razón inversa: las entradas están sobre el recorrido mientras que los gastos están debajo y, como consecuencia inmediata, viene el producto líquido a dar la medida exacta de ese desequilibrio, arribándose a la siguiente conclusión: Si se admite que el trabajo de un ferrocarril está representado por su recorrido y que las entradas, gastos y beneficios están sometidos a este principio, el resultado que antecede demuestra de una manera tangible y expresa que en el reparto de las utilidades y de las cargas, las secciones no garantidas están beneficiadas con notable detrimento de las garantidas" (938).

O sea que, a pesar de todos los controles, los ferrocarriles seguían beneficiándose indebidamente de la garantía que les proporcionaba el Estado. En estos abusos, lo repetimos una vez más, debe verse uno de los motivos de la corriente estatista y nacionalista que empezó a surgir por esta época en nuestros hombres públicos y cuya mejor prueba son los decretos estudiados.

Pero esta defraudación al Estado no era el único motivo de descontento contra las empresas. Mucho más profunda y extendida, por cuanto afectaba a sectores amplios de la población y a fuerzas sociales poderosas, fue la queja contra las altas tarifas que cobraban.

Capítulo III
Influencia de los ferrocarriles en la economía rural

1.— El centralismo montevideano

Como ya hemos adelantado, el trazado radial de los ferrocarriles tuvo la característica de su concentración en Montevideo. Aparte de los intereses del alto comercio y del Estado que para ello confluyeron, es necesario repetir que tal hecho fue también el reflejo de una realidad económica y política previa al propio ferrocarril, aunque éste la acentuó. Puerto principal del territorio, mercado de consumo esencial, sede de los Poderes públicos, tal concentración era tal vez inevitable y sólo vino a subrayar el predominio de la Capital.

Sin embargo, es necesario hacer una precisión: todavía, por estos años, el triunfo de Montevideo no se había completado; estaba en tren de lograrlo. Y ello porque nuestra principal industria, la ganadería, si bien dependía de él en buena proporción (en Montevideo estaba uno de los núcleos saladeriles y la Tablada para el consumo capitalino), aún contaba con otras salidas importantes: los saladeros del litoral uruguayo y Río Grande. Será recién con la instalación del frigorífico exclusivamente en Montevideo que su atracción se volverá irresistible y se habrá concretado la formación de un mercado económico nacional que lo contará como cabeza.

En este período a estudio, pues, Montevideo creció y fue acentuando lo que sería después la macrocefalia económica y demográfica del país. En ese crecimiento tuvo influencia determinante el trazado radial de las vías férreas. Para ello éstas desempeñaron un doble papel: por un lado, concentraron los elementos de comercialización e industrialización en la Capital: aparte del predominio de la Tablada de Montevideo, aquí estaban también las barracas de cueros, lanas y depósitos de cereales. Para obtener mejores precios que los que ofrecía el pulpero de la zona era buen recurso enviar los frutos a la ciudad.

Por otro lado, el ferrocarril desarrolló una activa competencia con la navegación litoraleña y platense. Examinemos ambos hechos.

La industria existente en el interior era reducida. A lo sumo

podemos señalar la presencia de molinos que proporcionaban harina a los centros poblados más importantes. Pero luego de la expansión del ferrocarril, aún esta pequeña industria empezó a desaparecer en beneficio de la capital. Decía Carlos García Acevedo en su "Estudio sobre ferrocarriles" de 1892:

"No está demás hacer notar aquí que, a juzgar por las tarifas actuales, parecería que el Central no se esforzase en fomentar el establecimiento de molinos, que han de desenvolver en nuestros distritos rurales la industria de moliendas de trigos. Tomando como promedio de la línea el punto en que está situada la Estación Río Negro (kilómetro 273), notamos que la harina paga por su transporte a la capital $ 7,60 cada 1.000 kilogramos; y como esta carga puede alcanzar en nuestra Plaza de Frutos un precio de $ 64 más o menos, resulta que el flete absorbe un 12 % de su valor. El trigo venido a la Capital desde Río Negro paga $ 2,80 por flete de cada 1.000 kilogramos, que valen $ 36 más o menos; el precio de tarifa representa, pues, un 8 % del valor de la carga. Se echa de ver que los fletes están combinados de tal manera, que los industriales de las zonas mencionadas preferirán enviar sus trigos como los produce la tierra para que sean molidos en la capital, resultando de esto que la industria de molienda en campaña no será favorecida como lo merece e interesa al propio ferrocarril" (939).

Creemos que esta cita es demostrativa de lo que queríamos señalar: la escasa industria existente en el interior tendió a desaparecer en beneficio de Montevideo, y la incidencia del ferrocarril (de sus fletes) en ello es decisiva. De este modo fue concentrándose en la Capital la vida industrial y comercial de la República.

No estaba en el interés del ferrocarril mantener la industria molinera del interior. Si el trigo no era molido en la zona había que enviarlo a Montevideo —con lo que el ferrocarril ganaba una vez en su transporte—, y luego había que llevarlo del molino de Montevideo a la zona que lo produjo, como harina —y otra vez ganaba el ferrocarril—. Además, por el volumen de la carga, muy superior en el trigo que en la harina como es lógico, también le convenía al ferrocarril transportar al primero y no a la segunda. El resultado fue el ya anotado: lenta desaparición de las pequeñas industrias de campaña en beneficio de la capital, fomentada por el ferrocarril.

En cuanto al segundo punto señalado, la competencia a la navegación fluvial, el resultado tendía hacia el mismo fin: declinación de los puertos litoraleños en beneficio de Montevideo.

Dice Carlos Panizza en su artículo ya citado: *"En 1892 aún no se manifestaba, apenas se insinuaba el hecho de la pérdida constante de cargas para la navegación fluvial. Las cargas transportadas por el Midland son las desviadas de la vieja ruta del río Uruguay y que correspondía a esa vasta zona que, saltando la frontera de los tres países, tenía en Salto su lugar de concentración".*

"El siguiente cuadro ilustra sobre los volúmenes que el Midland desvía, en exitosa competencia, de la ruta fluvial:

	1891	1892	1893	1894	1895	
Toneladas transportadas	13.948	21.680,	24.985	31.564	41.198"	(940).

Como bien lo expresa el autor, si la extensión kilométrica del Ferrocarril Midland fue en esos años siempre la misma (317 kilómetros), resulta claro que el aumento de tonelaje transportado se debió a un incremento de su actividad comercial. Como el Midland conectaba con el Central en Paso de los Toros, y el Central entraba en Montevideo, era una forma indirecta de absorber el comercio en beneficio de la capital y en desmedro de las ciudades del litoral y los medios tradicionales de transporte, en este caso la navegación fluvial.

Debe quedar claro sin embargo, que estos hechos fueron ocurriendo lentamente. Es decir, que no bastó la aparición del ferrocarril para arruinar a la industria del interior y a la navegación fluvial. Por el contrario, el ferrocarril tuvo una ardua lucha antes de imponerse porque las elevadas tarifas que siempre cobró permitieron que los medios tradicionales de transporte continuaran viviendo. Sólo venció con el tiempo, cuando los mercados de las distintas zonas del interior fueron desapareciendo ante el predominio excluyente de Montevideo, y en el país no quedó otra plaza para vender, comprar o industrializar que la capital. En este sentido el ferrocarril habría de actuar de la misma manera que en Europa: al poner en contacto regiones de producción y centros de consumo y exportación, concentró la vida económica en estos últimos y formalizó el nacimiento de un único mercado económico nacional, integrado, sin las desviaciones que nuestro país había conocido hacia centros de consumo brasileños o argentinos. Pero esto ocurrirá recién en nuestro siglo.

Como se comprende, las empresas ferroviarias, en el primer instante de su expansión por lo menos, no realizaron a conciencia esta tarea de crear un mercado económico nacional o integrado. En estos años el ferrocarril se había tendido para buscar el comercio de tránsito en las fronteras, y si a su paso recogía la producción agropecuaria oriental, la ventaja sería doble, pero no era ése el objetivo principal. Cuando el comercio de tránsito comienza a declinar, entonces sí, reducidas a las solas fuerzas de la producción nacional, las empresas —eufemismo para designar la esencial, el Central del Uruguay con terminal en Montevideo— alentarán la unificación del mercado.

2 — Las causas de las altas tarifas

Creemos que el ferrocarril se tendió ansioso por dominar el comercio de tránsito, y prueba de ello es que todas las líneas buscaron la frontera. Por lo demás, la mayor parte de las manifestaciones del autor del trazado, Juan Alberto Capurro, y las Comisiones de

las Cámaras legislativas, afirmaron ese propósito. Porque las empresas tenían en vista ese objetivo las tarifas ferroviarias fueron desde el principio de la explotación muy elevadas: ese comercio de tránsito podía pagarlas. En efecto, las mercaderías de importación —que los ferrocarriles nacionales llevaban a las provincias limítrofes argentinas y brasileña— eran en su gran mayoría artículos manufacturados que soportaban bien un flete elevado. Pero también este flete podía ser tolerado por las mercaderías de exportación, porque lo que los ferrocarriles conducían desde las provincias argentinas y Río Grande para Montevideo eran productos pecuarios tales como cueros y lanas. Y en este sentido estaban tan capacitados para pagar una alta tarifa como los cueros y lanas uruguayos.

Los siguientes cuadros de Juan José Castro en 1893, avalan estas afirmaciones: el ferrocarril se lanzó hacia la frontera para buscar el comercio de tránsito y no para responder a necesidades de nuestra economía; las empresas ferroviarias por lo tanto, se excedieron en la extensión de las líneas. Por eso sostuvimos que el ferrocarril inglés, realizado en la forma en que lo fue, no respondía a los intereses rurales uruguayos. Véanse estos cuadros confirmativos:

Extensión de los ferrocarriles por cada 1.000 km. cuadrados:

Estados Unidos	29 km.
Uruguay	8 "
Méjico	5 "
Argentina	4 "
Canadá	2 "
Brasil	1 "

Quiere decir que el Uruguay tenía, después de Estados Unidos, la mayor extensión ferroviaria por cada 1.000 km. cuadrados de toda América: dos veces más que Argentina, cuatro veces más que Canadá, ocho veces más que Brasil.

La desproporción de nuestras líneas parece aún más grave si se las compara con la población nacional:

Extensión por cada 1.000 habitantes:

Canadá	4 km.
Estados Unidos	4 km.
Argentina	2.961 mts.
Uruguay	2.063 mts.

O sea, que Uruguay disponía de 2 km. de vía férrea cada 1.000 habitantes. Ahora bien, ¿tenía tal desarrollo la economía uruguaya de la época como para sostener con facilidad ferrocarriles tan extendidos? ¿Calcularon los ingleses, antes de trazarlos, si la producción nacional podía darles ocupación permanente y lucrativa? Parece

evidente que no, pero es obvio suponer que no fue por error sino porque no estaban buscando principalmente el negocio del transporte de los productos pecuarios uruguayos, sino el de las mercaderías que iban y venían de las provincias limítrofes, es decir, del hinterland platense. Este último cuadro lo demuestra:

Estados	Años	Km. ferrocarriles en explotación	Importación y exportación en dólares	Comercio de importación y exportación por cada km. de ferrocarril
Chile	1891	2.824	124.455.770	41.298
Uruguay	1891	1.602	56.092.356	35.014
Brasil	1890	9.800	262.766.160	26.813
R. Argentina	1891	12.134	182.794.313	15.060
E. Unidos		275.070	1.717.186.000	6.238 (948)

Con 35.000 dólares de comercio exterior por kilómetro de ferrocarril, ocupando el segundo lugar en América, mucho más que Brasil, Argentina y Estados Unidos, el Uruguay era un excelente lugar donde invertir en líneas férreas que servirían tan provechoso tráfico. Ese comercio de tránsito fue uno de los responsables de las altas tarifas. Cuando él empezó a declinar, las empresas tuvieron que concentrar su atención en nuestra producción interna, pero, decididas a no ver descender sus ganancias, mantuvieron fletes que no condecían con la potencialidad de la nación oriental. Buscaron un negocio fructífero (el comercio de tránsito), y se tuvieron que resignar con otro mucho más débil (la producción interna). El resultado fue que el ferrocarril no se adecuó a nuestra economía rural. Sucedió con él lo mismo que sucedería con el Puerto de Montevideo y los demás puertos proyectados a comienzos del siglo XX. También pensados para recoger el comercio de tránsito del hinterland platense, cuando éste empezó a decaer, al país le quedaron grandes. No respondieron a finalidades específicamente nacionales y por lo tanto su tamaño fue también desmesurado.

* * *

Partamos de un segundo hecho que es clave para explicar las altas tarifas y el desarrollo posterior del ferrocarril en nuestro país: productos como la lana o los cueros tenían un alto valor comercial con relación a su volumen, así que podían soportar la incidencia de esos fletes sin mayor perjuicio. Como lo demostraremos más adelante numéricamente, el flete sólo representaba entre un 1 y 3 % del precio de venta de los cueros secos, y entre un 1,5 y 3,4 % del precio de venta de la lana. Porcentajes perfectamente tolerables para el productor nacional.

Opuesto era el caso de la agricultura: los cereales ocupaban mucho espacio de carga y su valor comercial era escaso; por lo

tanto el flete caro le resultaba prohibitivo al agricultor. Pero, desde el momento en que la principal carga del ferrocarril fueron los productos ganaderos, éste pudo mantener esas altas tarifas porque sus clientes estaban en condiciones de pagarlas. Por eso es que se puede hablar de cierta correspondencia o compenetración entre nuestro país pastor y el ferrocarril de las altas tarifas, y por eso se explica que, perdida —o en constante disminución— la actividad proveniente del comercio de tránsito, el ferrocarril siguiera cobrando fletes altos.

Otra causa de las altas tarifas derivaba de las características de nuestra producción ganadera: ella era zafral y esto hacía que la carga con que podía contar el tren fuera aleatoria e irregular: sólo aumentaba su volumen en los meses de verano cuando el ganado en buenas condiciones abundaba y la lana ya estaba esquilada. La estacionalidad de la carga hacía que el ferrocarril mantuviera altas tarifas para compensar los meses de poca con los de mucha actividad.

Desde un punto de vista teórico, entonces, el ferrocarril *debía* cobrar altas tarifas para compensar la escasez o la estacionalidad de la carga; pero además, el país *podía* pagarlas porque su principal producción exportable —cueros, lanas— tenía un alto valor comercial con relación a su volumen (*).

* * *

Hay que señalar además, otra circunstancia en la explicación de las tarifas altas: más de la mitad de las vías férreas del país, 1.601 km., estaban en manos de una sola compañía: el Ferrocarril Central del Uruguay (929 km.). La mayoría de las demás tenían que empalmar con ellas y por lo tanto depender de esta empresa. Esto configuró una situación de monopolio que el Estado no pudo impedir visto la potencia financiera de la compañía que, bajo distintas formas, fue dominando casi toda la vía férrea de la nación (**).

(*) Al sostener que el ferrocarril debía cobrar altas tarifas de ninguna manera pretendemos justificar las que en la realidad cobró, muy por encima de lo que el carácter zafral de nuestra producción autorizaba. De cualquier manera, un razonamiento que las Empresas adujeron permanentemente para justificar los elevados fletes —no exento, como acabamos de observar, de cierto margen de lógica— fue el carácter zafral de la producción rural.

(**) El ramal Nordeste iba de Montevideo a Minas. La sección Pando-Minas se abrió al público el 6 de enero de 1889. Por contrato en Londres del 15 de febrero de 1889 el Ferrocarril Central tomó esta línea en arrendamiento perpetuo, adquiriendo asimismo en propiedad la concesión de todo el trazado del Ferrocarril Nordeste que debía salir de Toledo empalmando con la línea a Minas hasta llegar a Artigas (actual Río Branco en Cerro Largo) pasando por Nico Pérez.

La extensión al Este (Nico Pérez) fue también arrendada por el F. Central a perpetuidad por contrato celebrado en Londres el 28 de mayo de 1889.

La extensión Norte (Rivera) fue arrendada a perpetuidad por el F. Central con fecha 26 de octubre de 1888.

Para cada uno de estos contratos tuvo que crear Compañías "de paja" a fin de poder solicitar la garantía del Estado a la que ella, como empresa, había renunciado y no podía volver a solicitar. En total, el Ferrocarril Central dominaba 929 km. de riel, 341 km. sin garantía, y 589 km. con garantía estatal.

Ese monopolio la convirtió también en el objeto de los ataques que se produjeron en el país contra los ferrocarriles. Y con razón, porque ese monopolio era otra causa eficiente de los fletes caros.

* * *

Era evidente que mientras el país no desarrollara su producción agrícola (para la que el nuevo medio de transporte podía ser útil), las cargas no serían suficientes y continuas como para que las tarifas bajaran. Pero en ese desarrollo el ferrocarril debió jugar un rol fundamental porque se suponía que donde él llegara brotaría la agricultura, como había ocurrido en otras partes del mundo. Sin embargo, aquí no cumplió ese papel. Las empresas no estimularon el cultivo ni la diversificación de la producción que pudo haberles aprovechado, obsesionadas por la pronta recuperación del capital invertido y una elevada tasa de ganancia que se objetivaron en los fletes elevados.

En resumen, el ferrocarril no modificó nuestra economía; por el contrario, consolidó la existente antes de su llegada.

Esto se vió claro más tarde, cuando ya hacía muchos años que surcaba la nación. Decía un informe de la Comisión de Fomento del Senado en el año 1909: *"Es notorio que en nuestro país los ferrocarriles no han desempeñado en la economía nacional, el rol de instrumentos pobladores, como ha sucedido en Estados Unidos y sucede frecuentemente en la República Argentina. Nuestros ferrocarriles atraviesan los campos más ricos y más fecundos de la República, sin grabar las huellas de esas transformaciones rápidas que han superado en aquellos países; apenas una mayor facilidad en los transportes ha contribuido al éxito de la acción colonizadora"* (941).

Pero si el tiempo transcurrido le daba a esos senadores la perspectiva necesaria para comprobar el hecho, a los propios hombres de 1890 se les empezó a evidenciar esa situación.

Cuando en la Cámara de Representantes se discutió el proyecto de colonización y ferrocarril a la frontera de Benjamín Victorica, el diputado Daniel Granada expresó en 1888: *"...las tarifas, señor, son caras en todo país despoblado, en todo país que tiene apenas líneas de ferrocarriles exclusivas que transitan por territorios sin labranza, sin industria, sin ninguna labor que sirva intereses absolutamente especiales..."* (942). Exponiendo en el fondo la misma realidad, el representante del Central, Mr. Chamberlain dijo: *"El*

Quedaban fuera de la propiedad de la empresa, pero no de su control, porque debían empalmar con sus líneas, el Ferrocarril al Norte que iba de Isla de Cabello a San Eugenio (114 km.) que se conectaba en la primera con el Nordeste (dependiente del Central); el Ferrocarril Midland, que empalmando con el Central en Paso de los Toros seguía a Paysandú y Salto (alcanzados en 1890); y el Ferrocarril Noroeste del Uruguay que tenía dos secciones: del Salto a Yacuí, 97 km.; y de Yacuí a Cuareim, 80 km. (929).

Además, la entrada a Montevideo estuvo dominada por el Central, a través de sus propias líneas y arrendando el ramal Nordeste que iba de Montevideo a Minas. La capital, centro de consumo principal, pero sobre todo puerto exportador e importador, estaba en manos de una sola empresa.

verdadero secreto de nuestro escaso progreso es la estacionaria condición del pueblo rural" (943).

De esa situación de magro desarrollo económico rural eran causas tanto el ferrocarril como nuestro distorsionado régimen de tenencia de la tierra. El ferrocarril porque no impulsó con el aliento de sus bajos fletes el progreso agropecuario, por lo menos al norte del Río Negro. Nuestro régimen de tenencia de la tierra, porque el latifundio y la usurpación de tierras fiscales hicieron desaparecer los territorios aptos para la colonización, problema que hemos estudiado antes. En la Argentina ocurrió algo diferente: las Empresas y el Estado se mancomunaron para desarrollar la agricultura simultáneamente con el nuevo medio de transporte.

El Estado proporcionó, junto con las concesiones ferroviarias, tierras a las empresas que en algunos casos las vendieron en lotes a agricultores, quienes, con su producción, proveyeron de cargas abundantes al ferrocarril. Los fletes se abarataron, en razón de esa abundancia, lo que a su vez provocó la extensión de los cultivos(*). Pero en la Argentina —y esa es la razón de la diferencia— abundaban las tierras fiscales.

* * *

En el Uruguay ello no ocurrió: no había tierras para colonizar ni el ferrocarril alentó un progreso económico que a la larga lo beneficiaría. Lo señaló ya en 1892 Carlos García Acevedo en tono de reproche a las empresas que no comprendían su propia conveniencia; según el autor: *"Hemos hablado ya de que así como las tarifas elevadas significan abandono y muerte para las industrias, los precios reducidos estimulan y acrecen la producción. Siendo esto así, las empresas son las más inmediatamente interesadas en fomentar esa producción, disminuyendo los precios del transporte, para obtener en lo futuro buenos rendimientos. Es este un punto que en general descuidan las empresas que, en su estrechez de miras, sólo velan por conservar los gruesos dividendos presentes, sin comprender que todo debe esperarse de lo porvenir.* [...] *La vía, colocada por sus tarifas bajas al alcance de todo el mundo, haría surgir a sus costados fuentes de producción que sólo viven y se desarrollan a la sombra de una protección moderada. La empresa, es cierto que ganaría poca cosa en los 2 ó 3 primeros años, pero muy luego el tráfico acrecentado por la producción daría para pagar con creces lo que se hubiera dejado de ganar en un principio;*

(*) Compréndase que destacamos lo positivo de la idea, y no por supuesto, los negociados a que dio lugar, como éste citado por Ferns:

"El Central Argentino era en realidad una compañía ferroviaria y una compañía de tierras y se necesitaba bastante capital para construir un ferrocarril y desarrollar las posesiones de tierras de la compañía. Si se emprendían los dos desarrollos, uno estimularía al otro, pero los directores del Central Argentino obtuvieron menos capital del necesario para construir el ferrocarril y no destinaron nada a la colonización de las tierras. En 1872 se formó la "Central Argentine Land Co." para adquirir las tierras de la compañía ferroviaria. De esta manera, por pequeñas sumas que alcanzaron sólo a £ 100.000, las tierras de más de 500 leguas cuadradas concedidas como un subsidio al ferrocarril, fueron transferidas a una compañía privada cuyos accionistas se beneficiaron, porque las tierras aumentaron de valor a medida que la comunidad se iba desarrollando" (944).

está, pues, en el verdadero interés de los accionistas todo lo que sea una reforma racional en las tarifas...".

Y antes había expresado: "*El interés del lucro que aguijonea el espíritu de los accionistas de las líneas férreas, no permite abaratarlas sino dentro de ciertos límites, y aún así, las tarifas no dejarán de ser relativamente subidas*" (945).

Las empresas —que no queden dudas— pudieron rebajar los fletes y seguir obteniendo utilidades. Las tarifas cubrían holgadamente sus costos, pero además, como ya hemos visto, su doble o falsa contabilidad les hacía recibir del Estado, como garantía, casi un millón de pesos anuales. Por otro lado, y siempre en su beneficio, la propia capacidad de transporte (mucho mayor que la de la tradicional carreta), y las mejoras técnicas que el tiempo fue introduciendo, las facultaban para proceder a esa rebaja si hubiera sido su intención hacerla.

Un vagón común llevaba de 10 a 15.000 kilos de carga de productos rurales, o 18 ó 20 vacunos. Frente a la capacidad de la carreta, que sólo podía transportar de 1.200 a 1.400 kilos, se aprecia la notable diferencia en su favor (946). Si un solo vagón transportaba diez veces más que una carreta, ese mayor volumen habilitaba para disminuir el costo de flete por unidad de carga.

Actuaron en el mismo sentido de rebajar los costos del ferrocarril sus mejoras técnicas: máquinas más potentes, mayor fuerza de tracción, mejores rieles (de acero) que permitían aumentar las cargas y el número de vagones arrastrados. Todo ello posibilitaba la disminución de los costos. García Acevedo resumió estos hechos de la siguiente manera: "*...debido a estos progresos, las construcciones no sólo pueden realizarse más económicamente, sino que, sin aumentar los gastos, ha acrecido el poder de tracción de las máquinas. Es sabido que las locomotoras usadas hoy adquieren doble poder impulsivo que las de hace 30 años, con solo un 25 % más de gasto. Los rieles de hierro han sido sustituidos por los de acero, con lo que se ha conseguido un aumento en la fuerza de tracción de la locomotora, por lo mismo que camina con mucha mayor facilidad por éstos que por aquéllos. Un vagón de 8.270 kilogramos de peso, por ejemplo, no podía conducir, ahora 30 años, arriba de 9.180 kilogramos de carga caminando por sobre rieles de hierro y hoy por los de acero transporta fácilmente 16.540 kilogramos. Estos nuevos inventos y estas nuevas aplicaciones han producido el efecto de aligerar inmensamente el peso de las cargas, y por consiguiente han reducido los gastos que exige la tracción*" (947).

Esa reducción de gastos no se vió reflejada en una correspondiente reducción de tarifas; por lo tanto, el margen de ganancias de las empresas aumentó, y aprovecharon ellas exclusivamente las mejoras técnicas, sin volcar, aunque fuera una mínima parte de ese progreso, en beneficio de la economía del país.

Los ingleses habían realizado inversiones para instalar los ferrocarriles en nuestro país. Esas inversiones debían proporcionar altos dividendos que compensaran la confianza de los accionistas en las empresas. Por ello también las altas tarifas se mantuvieron. Lo confesaron los propios interesados. El Encargado de Negocios

inglés en Buenos Aires, George Jenner, escribió a su gobierno: *"Capitalistas franceses y alemanes ya comienzan a competir con nosotros. No tendríamos nada que temer de ellos, si nuestros ferrocarriles fueran dirigidos de acuerdo con los sanos y honorables principios que siempre distinguieron a nuestras empresas; pero si se hacen a un lado todas las preocupaciones respecto al futuro desenvolvimiento del tránsito y de extensión de líneas, para no decir nada del bienestar público, con el fin de exhibir altos dividendos sobre las acciones, perderemos terreno en este país así como ya lo hemos perdido en algunos otros por la misma razón"* (949).

Las empresas estaban obligadas a mantener su política de altos rendimientos por la calidad de los accionistas ante los que tenían que responder. Lamentablemente no contamos con listas de accionistas ingleses de nuestras empresas ferroviarias, pero pensamos que no debieron diferir fundamentalmente de los que compraron las acciones de los ferrocarriles argentinos. El historiador Ferns hace de estos la siguiente clasificación: *"Los grandes inversores —los que poseían acciones por valor de 4.000 a 10.000 £— contribuyeron aproximadamente con la mitad del capital inicial de estas empresas. El resto fue cubierto por un grupo mucho más numeroso que invirtió sumas que iban de 100 a 1.000 £. Estos inversores eran fundamentalmente comerciantes, industriales y artesanos. De los 411 accionistas primitivos del Central Argentino, 83 eran caballeros, 14 eran viudas o solteronas, 40 hombres de profesiones liberales, funcionarios, oficiales de las fuerzas armadas y miembros del Parlamento, el resto comerciantes, sastres, granjeros, tapiceros, vidrieros, etc."* (950).

Es decir, integrantes de la clase media, la clase que ahorrando e invirtiendo de esta manera su dinero, podía vivir de la renta de sus cupones, y hacer vivir a la industria inglesa de exportación, como ya vimos. Si todos estos comerciantes y viudas colocaban su capital haciendo confianza en los directores de las empresas ferroviarias, su interés en recibir altos dividendos con puntualidad era literalmente vital, puesto que vivían de ellos. Su presión sobre los directivos para que alcanzaran esos dividendos debió ser muy fuerte. Un documento lo prueba de manera fehaciente.

Es el resumen de lo tratado por la Asamblea de accionistas del Ferrocarril Midland, celebrada en Londres en 1890, transcripto por el diario "El Siglo". Aquí se ve cómo esa presión de los accionistas sobre los dirigentes de la empresa puede considerarse como causa coadyuvante en el mantenimiento de las tarifas elevadas de este ferrocarril en el Uruguay: *"El mayor Joseph dijo [...] que no podía [...] convenir con el Presidente sobre que la situación de los negocios [...] era satisfactoria. Para él, personalmente, era una fuente de insatisfacción [...] El fue inducido a suscribir acciones de la Compañía por la fe que le merecían las aseveraciones sostenidas en el prospecto, por el excelente nombre de su presidente, de que aún gozaba, por el nombre de sus colegas, y por la garantía de 7 % prestada por el Gobierno del Uruguay. [...] Si el Gobierno no había pagado las 55.529 libras que, según el Presidente, adeudaba, lo mejor habría sido saberlo de una vez [...] El Gobierno del*

Uruguay estaba en mora. La Compañía: era acreedora por esa suma y no estaba personalmente satisfecho de que una parte de su renta no le fuese pagada porque su deudor, el Gobierno del Uruguay, no le hubiese pagado a él y a sus consocios; de ningún modo podía soportar esa pérdida [...] *deseaba saber qué pasos había dado el Directorio ante el Gobierno y con qué resultado probable".*

El Presidente del Directorio le contestó al iracundo Mayor con palabras que traslucen su desdén por los "gobiernos extranjeros" y la necesaria paciencia que los señores accionistas debían tener para con ellos: *"Podía asegurar que el Directorio participaba de igual sentimiento y acaso más vivamente que él* [...] *Sabido es que no es cosa fácil entenderse con los gobiernos extranjeros. Ellos no pueden ser citados ante los tribunales, como se cita aquí a los deudores* [...] *Rogó a los accionistas que no lo apremiasen con la petición de mayores detalles a este respecto porque creía inconsulto* [*unwise*] *irritar al Gobierno. Eso podría echar a perder su causa, y expresando su gran pesar de que no se haya recibido subvención, esperaba que los accionistas querrían dejar a cargo del Directorio la gestión del caso"* (951).

Los dueños del capital se creían dueños del mundo; algunas veces su papel de prestamistas traía momentos ingratos como éste. Pero eran riesgos inevitables si se quería seguir percibiendo elevados dividendos. Que el país deudor no estuviera en condiciones de proporcionarlos no se mencionó en esa asamblea (ni seguramente en ninguna otra similar) ni pasó por la cabeza de los directores. El país deudor debía cumplir, de cualquier manera, con su "sagrada obligación".

Los accionistas británicos podían respirar tranquilos. Los directores de sus empresas en el Uruguay siguieron extrayendo beneficios, aún en medio de la ruina y el caos financiero que provocó la crisis de 1890 en el país. Así lo informó "El Siglo" el 14 de noviembre de 1890: *"En estos momentos de honda crisis económica y financiera, en que los patios de la Aduana están desiertos, en que el comercio languidece de una manera espantosa, en que el crédito se contrae día a día, en que los presupuestos de la nación tienen ya 3 meses largos de retraso para muchas oficinas, en que la deuda unificada busca un nivel más bajo que el que regía durante el gobierno de Santos, nadie se explicará sin duda que el Ferrocarril Central hable de ganancias alentadoras y distribuya fastuosamente un dividendo de 7 ½ %, sin tocar siquiera el fondo de reserva.* [...] *Puede gloriarse seguramente el Central, de ser una de las pocas empresas radicadas en el país que en lo hondo de la crisis se permite el lujo no sólo de cerrar sus cuentas sin pérdidas, sino lo que es más asombroso, de distribuir a sus accionistas londinenses un dividendo de 7 ½ % anual"* (952).

El que no se podía "gloriar" era el país, a cuyas expensas se conseguían esos dividendos, y cuya economía experimentaba esa sangría que lo debilitaba.

No creamos que los uruguayos de la época desconocían estos hechos, o se engañaban al respecto. No eran ingenuos: se dieron cuenta de que el ferrocarril inglés venía al país en busca de ganan-

cias. Pero como deseaban a todo trance ese medio de transporte que identificaban con el "progreso", y como creyeron que el país se beneficiaría con él, aceptaron el sacrificio económico que su instalación exigía. Sólo cuando este sacrificio, o los abusos de las compañías, se hicieron intolerables, intentaron reaccionar. Como ya lo vimos al analizar la ley de 1888 era una reacción intelectual, pero que se deseó también fuera concreta.

Esa reacción fue un hecho positivo: tomaron conciencia de la relación desventajosa del país con las empresas ferroviarias y aunque no tuvieron fuerzas para modificarla, la pusieron en tela de juicio. Era tarea de otra generación poder traducir las ideas en hechos.

Con relación a esa toma de conciencia de que el país había caído en una trampa con el ferrocarril, es interesante transcribir una opinión reveladora de Julio Herrera y Obes, cuando, como Ministro de Gobierno, defendió en el Senado la ley de 1888.

Julio Herrera y Obes sostuvo que a las empresas no les interesaba prestar buen servicio ni aumentar el tráfico, porque de ese modo sus ganancias aumentarían tanto que no les sería posible ocultarlas a la fiscalización del Estado y éste podría intervenir en la regulación de las tarifas: "*...existe el inconveniente de las tarifas que es fundamental en materia de ferrocarriles, por la influencia que ejerce en el movimiento económico e industrial de las naciones; y después, porque estando las empresas obligadas a devolver el capital que han recibido cuando exceda del rendimiento de los intereses garantidos, no tienen estímulo ninguno para fomentar su producción, y hacer rebajar sus tarifas, sino por el contrario, están interesados y encuentran siempre el medio de conseguir que no aparezcan los rendimientos del ferrocarril arriba de lo que el Estado tiene la obligación de garantir, para evitar la devolución y para evitar la intervención del Estado en sus tarifas*" (953).

En realidad, el negocio de las empresas consistía en cobrar caro y ocultar sus ganancias detrás de una falseada contabilidad para que no se alcanzara el tope garantido por el Estado. Ninguna de estas medidas, que fueron el norte habitual de su conducta, dejaron, como es obvio, de perjudicar a la nación. El ferrocarril fue una empresa extranjera que sirvió a intereses extranjeros.

Si algún beneficio prestó al país, como intentaremos encontrarlo en el próximo capítulo, lo hizo al margen de esos intereses, simplemente por ser un medio de transporte moderno en una campaña todavía semi-primitiva.

Capítulo IV
El ferrocarril y la ganadería

1 — El transporte de productos de la ganadería

En el parágrafo anterior hemos expuesto las causas de las elevadas tarifas ferroviarias: desmesurado afán de lucro de las empresas; estacionalidad de la producción ganadera; capacidad de esta producción para pagarlas por su elevado valor comercial; gravitación del comercio de tránsito; debilidad demográfica y magro desarrollo rural.

De todas ellas, las que más nos interesan por ser factores internos, es decir, resultantes de la economía uruguaya, son la segunda y la tercera.

La estacionalidad de la carga explica, en parte, las altas tarifas. Así se compensaban los períodos de escasez de la producción con los de abundancia. Pero sobre todo, las tarifas se mantuvieron, y el ferrocarril subsistió en el Uruguay, porque hubo cierta compenetración entre nuestro país pastor y el ferrocarril de los fletes caros. Con esto queremos significar, y repetimos conceptos, que los principales productos ganaderos como la lana y los cueros, tenían un alto valor comercial con relación a su volumen y podían soportar sin mayor daño la tarifa elevada. Distinto era el caso de la agricultura; los cereales tenían dos desventajas: ocupaban mucho espacio en el vagón y su valor comercial era escaso. El flete se llevaba buena parte de la magra ganancia del agricultor. Para éste el ferrocarril era casi prohibitivo; para el ganadero no, y por él el ferrocarril sobrevivió en el Uruguay.

A pesar de ello las críticas de los ganaderos contra el ferrocarril fueron permanentes. Restándoles la parte debida al hábito de quejarse contra todo lo que afectara su negocio. quedan igual elementos suficientes como para darles la razón, especialmente en el caso del flete para el ganado en pie. Los ganaderos se vieron afectados por fletes desmesurados en relación al valor del novillo en la época.

Esta afirmación debe ser probada con números, y para ello presentamos los siguientes cuadros.

Transporte de ganado en pie por ferrocarril (954) (en miles de cabezas).

Años	Faena de todas las fábricas de carne (litoral y Montevideo) y consumo de Montevideo	Transporte de ganado por ferrocarril	Porcentaje de bovinos transportados en relación al total de faenados
1886	862	46	5 %
1887	612	61	10 %
1888	901	115	12 %
1889	862	92	10 %
1890	796	63	8 %
1891	770	146	19 %
1892	784	404	51 %
1893	880	498	56 %
1894	986	382	38 %

En primer término debemos aclarar que éste no era el movimiento de todo el ganado del país: faltaría computar las cabezas consumidas por los pueblos del interior y las 200.000 que anualmente traspasaban la frontera brasileña. Por lo tanto, el porcentaje señalado debería rebajarse en una proporción importante, aunque imposible de medir con exactitud.

Ese porcentaje, sin embargo, permite afirmar que hasta 1891 los animales transportados por tren fueron pocos, oscilando alrededor de un 10 % del total. La suba se inició en 1891, y sobre todo, en 1892 y 1893. Ello pudo deberse al aumento del kilometraje de líneas férreas puestas en esos años al servicio del usuario (el Midland, la extensión a Rivera), pero la prensa de Montevideo nos informa que el factor esencial fue la intensa sequía que desde 1890 asolaba a la nación e impuso a los estancieros acelerar la venta de las haciendas ante la dificultad de mantenerlas en el campo por un lado, y por otro, la de enviarlas en tropa ya que por los caminos no había aguadas ni pasturas suficientes. La única salida era utilizar el ferrocarril. Prueba de que fue una solución de emergencia es que al año siguiente, 1894, el porcentaje de animales transportados cayó al 38 %.

Tomando como base nuestros Cuadros Estadísticos, podemos averiguar si el ferrocarril tuvo influencia en el transporte de ganados de los departamentos a la capital y en la formación de un mercado nacional, integrado, de haciendas.

Los porcentajes con que los distintos departamentos concurrían a la Tablada de Montevideo eran los siguientes:

	1885	1890	1895
A) Canelones, Durazno, Florida, Minas, San José	61%	74%	55%
B) Soriano	4%	5%	7%
Colonia	5%	2%	2%
Maldonado	4%	2%	3%
Rocha	2%	2%	3%
Río Negro	3%	3%	3%
	18%	14%	18%
C) Cerro Largo	7%	3%	3%
Treinta y Tres	1%	1%	4%
	8%	4%	7%

El grupo A estaba integrado con los departamentos por excelencia invernadores, y fue el que más contribuyó a la Tablada capitalina. Tenían ferrocarriles que, sin desplazar la competencia de los troperos, influyeron en la concentración de las haciendas en la capital, pero sin lograrlo de modo exclusivo.

En el grupo B se encontraban los departamentos que no tenían ninguna comunicación ferroviaria directa con Montevideo. En este decenio mantuvieron su aporte con regularidad, lo que demuestra su total dependencia de la tropa.

El grupo C estaba formado por departamentos con comunicación indirecta con Montevideo por ferrocarril luego de 1891 (vía Nico Pérez). El cuadro demuestra que el ferrocarril no influyó en sus porcentajes destinados a la capital: son similares las cifras antes y después de su instalación.

Por lo tanto, la conclusión que se impone es que la influencia del ferrocarril en la creación de un mercado nacional de haciendas, o sea, la concentración del ganado del país en Montevideo para su consumo e industrialización fue *escasa*.

Algo similar ocurrió con los departamentos situados al norte del Río Negro:

	1885	1890	1895
Artigas	—	—	—
Paysandú	5%	0,7%	7%
Salto	0,5%	—	1%
Rivera	—	—	0,3%
	5,5%	0,7%	8,3%

El ferrocarril había llegado a Artigas en 1891, a Paysandú y

Salto en 1890, y a Rivera en 1892. El aumento de su aporte de ganados a la Tablada capitalina en el decenio apenas alcanzó a un 2,8 %. Otra vez se revela la escasa influencia del ferrocarril en la concreción del hecho analizado.

Para explicarlo no debemos descuidar algunas razones de peso: la existencia de saladeros en el litoral —que absorbían también mucho ganado—; y la exportación de ganado al Brasil.

Pero parece esencial el hecho de que por sus elevados fletes el ferrocarril perdió muchas cargas de ganado en pie que, o no vinieron a la capital por no pagarlos, o sus dueños prefirieron mandarlos por el sistema tradicional de tropa que costaba más barato. De cualquier manera, el ferrocarril por sí solo no pudo crear un mercado nacional de haciendas e impedir la evasión de ganados hacia el Brasil. Para realizarlo necesitará la ayuda del frigorífico, instalado exclusivamente en Montevideo, y la correlativa decadencia del saladero. Pero esto sucederá mucho después.

En 1893, en plena sequía, "El Siglo" recomendaba al ferrocarril que rebajara las tarifas de carga, que se "vinculara" a la ganadería, en una palabra que la sirviera mejor, demostrándole las ventajas que recogería: "*...iniciar las rebajas en lo que se refiere a la exportación. El estímulo que se dé así a la agricultura, ganosa de brotar por todas partes, y a la ganadería que este año ha usado casi exclusivamente la vía férrea, por las dificultades que la seca creaba al transporte a pie, —sin que esta afluencia de ganados haya decidido a ninguna rebaja, que vincule la ganadería a la vía férrea— ese estímulo lo aprovecharía inmediatamente el ferrocarril*" (955).

Pero las empresas no tomaron en cuenta este consejo, como no lo habían hecho con muchos anteriores y similares.

¿Cuáles eran esas tarifas, que levantaron tantas quejas en la campaña y en la prensa montevideana?

Las siguientes. En 1892, por vagón de 18 ó 19 reses, desde:

	Vagón	Por cabeza
Yí a Montevideo (209 km.)	$ 20	$ 1,05
Molles a Montevideo (245 km.)	$ 24	$ 1,26
Km. 288 a Montevideo	$ 29	$ 1,52
Nico Pérez a Montevideo (231 km.) ..	$ 18	$ 1 (956).

Considerando que en ese año el precio promedio de los novillos para saladero era de $ 11,61, el flete ferroviario incidía en 9 % para el animal enviado desde Yí, en 10 % para el que venía de Molles, en 13 % para el del Km. 288, y en 8,6 % para el de Nico Pérez.

García Acevedo expresó en 1892 que desde Rivera a Montevideo (575 km.), el vagón de 18 reses costaba $ 64 lo que hacía un promedio de $ 3,50 por cabeza y el envío por tropa de $ 1 a $ 1,20 (957). Como el promedio de venta en Montevideo era de $ 11,61 resulta que mientras el flete ferroviario incidía en 31,81 %

en el precio de venta de cada animal, el flete por tropa sólo alcanzaba al 10 %.

Similares diferencias en el costo de uno y otro medio de transporte se pueden extraer de los datos proporcionados por el Congreso Agrícola-Ganadero de 1895 (958). Allí se establecía que desde Tambores, en Tacuarembó, a Montevideo, la tarifa ferroviaria era de $ 2,50 por cabeza, mientras que la del tropero era de $ 1. Como el ganado se vendió ese año en Montevideo a $ 14, el porcentaje de incidencia del primer flete era de 17,8 %, en tanto que el del segundo sólo llegaba al 7,1 %. Desde Río Negro a Casupá, el ferrocarril cobraba $ 2 por res (14,2 %), y el tropero $ 0,60 (4,2 %).

Estos datos bastan para concluir que el ferrocarril era transporte muy caro para el ganado criollo en pie; que el tropero pudo hacer una competencia abierta; y que de zonas alejadas, desde el Norte del Río Negro especialmente, no les convenía a los ganaderos mandar ni un solo vacuno a Montevideo. Si a esto se agrega que tenían mucho más cerca los saladeros del litoral y de Río Grande, se entiende bien por qué el ferrocarril no absorbió su producción y la trasladó a Montevideo, y por qué en estos años era imposible que se creara un mercado nacional de haciendas con sede en la capital.

La única ventaja que le podía proporcionar el nuevo medio de transporte a los ganaderos, y sobre todo a los del sur del Río Negro, era la rapidez del envío que permitía aprovechar los fugaces precios altos de la Tablada montevideana. Eso explica que los departamentos invernadores del sur (Canelones, Durazno, Florida, Minas, San José) lo hayan utilizado a pesar de sus tarifas: "[el ferrocarril] ...*proporciona el medio de poner en el día los animales en el mercado de consumo; lo que significa que el ganadero puede fácilmente aprovechar el momento de una suba en los precios para enviar sus animales*" (959). Esto siempre y cuando encontrara espacio en los vagones, y el tren no demorara dos días en llegar a destino, lo que no era nada infrecuente.

* * *

Examinemos ahora la situación de los cueros en relación al ferrocarril y sus tarifas.

Tarifas de ferrocarril por transporte de 100 k. de cueros secos (960).

Desde	A	Antes de 1890	Después de 1890
San José	Montevideo	$ 0,59 (1,3 %)	$ 0,54 (1,2 %)
Durazno	Montevideo	$ 0,95 (2,1 %)	$ 0,83 (1,9 %)
Río Negro	Montevideo	$ 1,20 (2,7 %)	$ 1,— (2,2 %).

El precio promedio de los 10 kilos de cueros secos en 1886-1894 fue de $ 4,35, así que los porcentajes de incidencia del flete ferroviario sobre el precio de venta son los que figuran al lado de la tarifa.

Los cueros no podían caminar, como el ganado, y su dependencia del ferrocarril era mucho mayor. Por el alto valor que ellos tenían, la incidencia del flete era muy leve en su precio total. Esto hacía que, a pesar de las quejas, los ganaderos utilizaran el ferrocarril para su transporte porque en el fondo les resultaba conveniente. Por los cueros y la lana, el ferrocarril de las altas tarifas pudo mantenerse en el Uruguay.

Pues una situación similar se dió con la lana. Fue transportada por el ferrocarril por razones varias. Alguna de simple sentido común: el estanciero podía mandar toda su zafra en un solo viaje de ferrocarril —por la gran capacidad de carga de los vagones—, en tanto que si la enviaba por carretas seguramente debía contratar varios viajes. En segundo lugar, si al cruzar un río o arroyo en carreta la lana podía mojarse y perjudicarse, el peligro desaparecía yendo en tren. En tercer lugar, dadas las oscilaciones bruscas del precio del textil en el mercado montevideano, el envío rápido era esencial para aprovechar un buen precio que podía desaparecer en pocos días: "*Cuando el precio de la lana es alto inmediatamente se producen fuertes envíos; los productores quieren aprovechar sin demoras el alza, enviando por ferrocarril su producción; no pueden arriesgarse al lento transporte por carreta. En las bajas prefieren en cambio el envío por carreta, no tienen urgencia en vender y la duración del viaje puede significar que al llegar a Montevideo encuentre mejores cotizaciones*" (961).

Además influia otro factor, expuesto por el gerente del Ferrocarril Central en 1884: "*El carácter de los negocios aquí como en Buenos Aires está cambiando. El productor emplea con frecuencia un comisionista para vender directamente su lana en vez de enviarla al barraquero. Este comisionista no tiene depósito como el barraquero y no sólo está dispuesto a pagar el almacenamiento sino que además su interés está en inducir a sus clientes a enviar su lana por ferrocarril y tenerla depositada sin intermediación costosa hasta que pueda ser vendida*" (962).

En Argentina incidió un elemento que en nuestro país pudo haber pesado, aunque sin duda en menor medida, dada la escasez de graserías existente: "*...lo cierto es que los criadores de ovejas comprobaron que el ferrocarril les permitía pasar de la producción de lana a la producción de sebo cuando bajaban los precios de la lana, de manera que a la construcción del ferrocarril siguieron instalaciones de plantas elaboradoras de sebo*" (963).

Otra causa que debió influir seguramente en la preferencia por el ferrocarril es que éste conectaba a la campaña con el puerto, y como la lana era un producto de exportación a Europa, su rápida conducción al lugar de embarque (donde estaban concentrados tanto comisionistas como barraqueros), era muy importante. A estos factores se agrega el determinante, la débil incidencia del flete sobre el precio del textil:

Tarifas de ferrocarril por transporte de 100 kilos de lana (964).

Desde	A	Antes de 1890	Después de 1890
San José	Montevideo	$ 0,52 (1,5 %)	$ 0,50 (1,8 %)
Durazno	Montevideo	$ 0,83 (2,4 %)	$ 0,79 (2,8 %)
Río Negro	Montevideo	$ 1,12 (3,3 %)	$ 0,95 (3,4 %).

Como el precio promedio de los 10 kilos de lana fue en el período 1886-1890 de $ 3,40; y en el de 1891-1894 de $ 2,80, los porcentajes de incidencia del flete ferroviario sobre el precio de venta son los que figuran al lado de la tarifa. Al igual que en el caso de los cueros secos, los fletes eran soportables para los productores. La importancia creciente del textil en nuestra producción repercutió favorablemente en el progreso del ferrocarril.

Todos los elementos citados, algunos con mayor, otros con menor influencia, hicieron que las zafras lanares viajaran por ferrocarril. En 1891-92 el Ferrocarril Central y sus extensiones condujeron 19 millones de kilos de lana; la zafra del año alcanzó a 26 millones; el porcentaje de textil transportado llegó a 73 %. En 1892-93, transporte efectuado por el ferrocarril: 25,5 millones de kilos; zafra total: 28 millones; porcentaje conducido: 91 % (965). En el primer caso, las tres cuartas partes, en el segundo casi la totalidad de la zafra, demuestran que el ferrocarril prácticamente monopolizó el traslado de este fruto del país.

2 — Las críticas a las empresas ferroviarias

Son innumerables los artículos aparecidos en esta época en los diarios montevideanos y la Revista de la Asociación Rural contra las empresas ferroviarias. Altas tarifas (para el novillo en pie y los cereales), escaso tren rodante, calidad deficiente de los vagones para el transporte de ganado, horarios arbitrarios, paradas numerosas, lento desplazamiento de los trenes. incomodidad para los pasajeros, quemazones de campos por las chispas que escapaban de la locomotora, atropellamientos de reses por falta de alambrados al costado de las vías, todos elementos muy disímiles pero que se complementaban para demostrar qué mal servicio —y cuán caro— prestaban las empresas.

Por supuesto que la queja fundamental se relacionaba con las tarifas elevadas. En el Congreso Agrícola-Ganadero de 1895, patrocinado por la Asociación Rural, uno de los miembros, Luis Varela, luego de criticarlas ásperamente dando ejemplos que hemos recogido en el parágrafo anterior, deducía que: "*...el ganadero debe pagar por flete un verdadero impuesto, que alcanza muchas veces al 25 % sobre el valor de cada animal transportado [...] y otro nuevo impuesto que lo paga disimuladamente con la depreciación que tienen en Tablada los animales transportados por ferrocarril*" (966).

Esto último era consecuencia de la pésima calidad de los vagones para el transporte de ganado. El animal se golpeaba, se hería, llegaba a Tablada hambriento y sediento, en condiciones deplorables para conseguir un buen precio. En una solicitud de los ganaderos ante el Ferrocarril Central se denunció en 1893 que: "*Durante el viaje los vagones se chocan continuamente y los animales se caen unos sobre otros y se estropean, llegando a su destino generalmente en un estado lastimoso, cuando no algunos muertos*. . ." (967).

Otro ejemplo, entre muchos, lo proporcionó el destacado hacendado Calixto Martínez Buela quién: "*. . .tenía que traer desde el Durazno a Montevideo los productos de carrera nacidos en su cabaña Las Islas, y esos productos que importan una regular suma de dinero hicieron el largo trayecto en un vagón ordinario, colocado casi enseguida de la máquina. El resultado de ese descuido o de esa falta de elementos de transporte cómodo ha sido que alguno de esos animales presenten heridas como consecuencia de los golpes sufridos*" (968). Y como eran caballos de pedigree, muy caros, el perjuicio para el estanciero fue considerable.

Otras quejas se originaban por el incumplimiento de horarios y la extremada lentitud de los trenes. Véase la siguiente odisea del acarreador Justo Miranda en 1893: "*Con fecha 1º del corriente pidió a la empresa, en la oficina de Nico Pérez, que se le tuvieran pronto para el día 8 por la mañana los vagones necesarios para la conducción de una tropa de 250 a 300 reses, novillos y vacas, para ser conducida a la Tablada de la Capital. Hizo su tropa el acarreador y se puso en marcha, perdiendo unos 10 ó 12 animales en el camino a causa del apresuramiento para tener en Nico Pérez el ganado el día de la cita. Llegó con unas 250 reses en el tiempo oportuno y se mandó encerrarlas en las mangueras para el embarque, que debía hacerse en el acto. Con unos pretextos primero y luego con otros, llegaron las 4 ½ de la tarde y entonces le mandó retirar el ganado para embarcarlo el día siguiente a las 5 de la madrugada. A todo esto, dice* [Miranda], *nada de pretextos plausibles, pues allí hacen lo que quieren los ingleses o sus empleados. Llegó el día 9 y el embarque del ganado se efectuó de 6 a 7 de la mañana: 18 reses en cada vagón a razón de $ 20 por cada uno. La empresa cobra bien, como se ve, el flete. Se puso en marcha el convoy a las 8 ½ a.m. y aquí entra lo gordo. En la primera estación de Illescas el convoy estuvo parado dos horas, en la de Mansavillagra tres horas, en la de Cerro Colorado dos horas. En la de Reboledo, una hora. En Fray Marcos un tiempo que no recuerdo. En San Ramón tres horas y media. Bastante tiempo en Sayago y otras estaciones. Total que llegó el día 10 a las 8 y media de la mañana entrando con su tropa a la Tablada hora y pico después. El ganado que era flor, estaba estropeado, mustio, de malísimo aspecto, sin contar que en ese viaje eterno y ruinoso se le habían muerto en los vagones 5 vacas y 3 novillos. El ganado entró tarde a la Tablada, cuando ya no se hacían operaciones. Todo por culpa de la empresa, pues esos viajes de Nico Pérez a la Capital en acarreo de ganado se hacen sin esfuerzo de una máquina en 6 ó 7*

horas según nos dice el tropero" (969). Un viaje que podía hacerse en unas horas le llevó dos días y además perdió animales, llegó con el ganado en pésimo estado y sujeto a lo que quisieran pagarle por él. Es un buen resumen de cómo manejaban las empresas su negocio, y cuán justificadas eran las críticas de todo orden que contra ellas se hacían.

Acerca de la lentitud de los trenes —de la que lo anterior es un ejemplo— García Acevedo sostuvo: *"Debemos aquí hacer constar que los ferrocarriles en el país andan todavía con mucha lentitud; pues mientras un tren europeo medianamente organizado camina, término medio, de 50 a 55 km. por hora, los nuestros alcanzan, como velocidad máxima, 30 kms. 785 metros, en la vía a Rivera, que es el viaje más rápido, pues en la de Minas y Nico Pérez la velocidad es respectivamente de 28 kms. y 27 kms. 644 metros por hora, no estando comprendidas en estas cifras las demoras que se dan para la comida de los pasajeros"* (970). Este hecho se originaba en los "ahorros" que las empresas habían realizado en el tendido de las vías, como ya hemos visto. Pendientes excesivas, curvas cerradas, máquinas débiles, trazado extendido al máximo, eran todos elementos que conspiraron contra el buen servicio, como lo comprobamos ahora. En el "ahorro" se incluia la falta de alambrados de las vías, por lo que el tren atropellaba vacunos y ovinos, a lo que se agregaba la quemazón de los campos por las chispas que despedía la máquina: "...*en los campos donde no se han alambrado los dos costados de la vía las pérdidas sufridas en la mortandad de los ganados ocasionadas por las locomotoras es de alguna consideración. Así se explica también que los campos atravesados por el ferrocarril tengan, en iguales condiciones, menores solicitantes en arrendamiento que los que no se hallan cruzados por tan molesto vecino. En los campos que se destinan a invernadas, los ganados introducidos de puntos por donde no pasa un ferrocarril, se hallan sujetos a frecuentes disparadas, por no estar acostumbrarlos al silbato de la locomotora. Pero estos inconvenientes serían todavía pasables, sino viniera otro a hacer más grave el peligro que entraña la cruzada del ferrocarril y consiste en las frecuentes quemazones de campos y plantíos. Ocurre con harta frecuencia el caso que hemos presenciado días atrás* [...] *las chispas que se desprendían de la chimenea de la locomotora habían incendiado aquellos empastados campos"* (971).

Este cúmulo de males fue resumido en un iracundo artículo publicado en la Revista de la Asociación Rural en 1893. Importa destacar que al ser publicado allí, era la propia Asociación —órgano rector de los ganaderos— la que respaldó estas críticas: *"Los cargadores de mercancías, de frutos, ganados, etc., así como los pasajeros, todos, absolutamente todos, tienen porqué chillar y quejarse. Los trenes salen cuando quieren de las estaciones de partida, se detienen lo que les acomoda en las de tránsito, llegan cuando les parece a las de término, los vagones que se piden, se envían si así viene en talante y cargan o no, según gusto y gana. Con semejante proceder, no es de admirar que la compañía se malquiste con*

el público" (*). Después de señalar tales defectos, que perjudicaban a todos los usuarios, el articulista se concretó a indicar los daños causados a los productores resumiendo en una sola frase un concepto esencial: "Un sistema viciado de transportes da al diablo con la producción casi tanto como si se tratase de elevadísimas tarifas". La frase indica que los estancieros habían tomado conciencia de que las deficiencias del servicio ferroviario conspiraban contra la producción y sus intereses. La enumeración que de ellas se hacía es reveladora: *"La falta de itinerarios fijos, el mal servicio, la desatención hacia los intereses que a las empresas de este género se confían, exponen al pobre productor, que paga a toca teja, a no llegar en momento oportuno al mercado, donde, de llegar en sazón, lograría buenos provechos, a no entregar a tiempo los frutos a la casa exportadora, que puede, por esta demora, exigirle perjuicios, a serias averías en los artículos por no ser transportados a tiempo y permanecer en estaciones que no tienen amplios y buenos almacenes para guardarlos, y en fin, a muchas otras cosas tan serias y graves como éstas..."* (973).

A tanto llegó la disconformidad de los estancieros que se reunió una veintena de ellos de los departamentos del Litoral para enviarle a la empresa del Ferrocarril Central un memorando donde detallaron sus quejas, rematado por un ultimátum para ponerle remedio a los defectos más graves. Interesa transcribir los párrafos

(*) El público tenía razón para "malquistarse" con la compañía. El servicio de pasajeros era tan incómodo, lento y arbitrario, como el que afectaba al ganado en pie.

Olivio Sandes escribió en 1892 una crónica de un viaje en ferrocarril realizado a Paysandú, pleno de hechos sugerentes de lo antedicho. "El viaje en Ferrocarril hasta Paysandú no tiene mayor novedad, como que la hora de la partida no permite ver nada [era de noche en Montevideo], a no ser el interior incómodo de los coches destinados a un largo trayecto, como si de expreso se hubieran elegido malos asientos para obligar a los pasajeros a tomar cama, que se cobra extraordinariamente y a un buen precio, 15 reales, que muchos no se resuelven a pagar [...] Dos trenes semanales hasta Paysandú y Salto no pueden hacer un servicio completo, y prueba de ello es que se ha resuelto poner 3 desde el 1º del mes entrante. Las cargas son a veces excesivas ,al extremo que las máquinas del Midland no las pueden arrastrar y se ven obligadas a dejar una parte sobre el camino [...] El material rodante de ambas empresas [Central y Midland] deja todavía bastante que desear..."

Al llegar a Paso de los Toros los viajeros cruzaron el Río Negro y pasaron al tren —de la compañía Midland— que iba a Salto: "Por fin y con el retardo de ordenanza, parte el tren para el Salto con un solo vagón para pasajeros, con asientos tan incómodos o más que los del Central. Los de primera son tolerables para 4 ó 6 leguas solamente por lo duros y por sus respaldos cortos que no permiten tomar descanso a la cabeza, y eso que se trata de un viaje de 70 leguas hasta el Salto en el cual los pasajeros se fastidian con la lentitud y pesadez de la marcha. [...] El restorán o posada Los Merinos [donde el tren paraba para almorzar] lleva el pomposo nombre de confitería siendo aquello en realidad un mal fogón y nada más. Para que se tenga idea del almuerzo que se sirve a los viajeros, reproduzco de mi cartera el apunte del menú: Puchero de oveja, caldo y carne de la misma, guiso de oveja, costillas de oveja a la milanesa, asado de oveja; postre: queso de oveja y dulce. Esto se llama aprovechar bien la especie [...] Al bajarme del tren pude observar que el convoy no lleva frenos continuos o automáticos como tiene el Central, grave defecto en perjuicio de la seguridad de los pasajeros, que por tal causa corren tanto o mayor peligro cuanto que la vía no está alambrada en su mayor extensión, habiendo muy a menudo animales en el camino que son una amenaza para la vida de todos". (972). El agotado cronista llegó a Paysandú finalmente, a las dos de la tarde del día siguiente a su partida.

más salientes de esta nota de 1893: *"Los que suscriben, estancieros que remiten todos sus ganados por el ferrocarril, se presentan a usted [...] exponiéndole algunas deficiencias que hay en el servicio con el fin de que si es posible se subsanen de manera que no sufran tantos perjuicios los que son quizás los mayores contribuyentes de la empresa y que se consideran los peor servidos. [...]".*

"Demora en obtener vagones. Al solicitar los vagones en la Estación Central, si los que se piden son para embarcar en la línea del ferrocarril Midland, tenemos que esperar un día entero y a veces dos la contestación de si nos conceden o no los vagones que hemos pedido". Este hecho surgía del escaso material rodante con que contaban las empresas. El poner en servicio pocas locomotoras y pocos vagones era una forma de disminuir costos de explotación, puesto que cuanto menor número de unidades circulara, menores gastos de mantenimiento, reparaciones y repuestos habría. Siempre tuvieron las empresas el material rodante mínimo en circulación y esta deficiencia resaltaba en las épocas de cosechas de cereales, esquila y abundancia de ganado. Los productores rurales debían resignarse y esperar que los vagones —siempre los mismos— llegaran a Montevideo con una carga, y volvieran a la estación para llevar sus productos. Los perjuicios que esta política causaba son obvios. *"Hora de llegada de los trenes. La hora de llegada de los trenes a Independencia tiene máxima importancia para nuestros intereses. Si llegan tarde ya no es posible enviar las tropas en ese día a la Tablada, pues allí las operaciones se hacen siempre a primera hora, y hay que mandar esos ganados a pastoreo, sufriendo ese recargo de gastos y el de los peones necesarios para su cuidado. Entre otras causas para que los trenes lleguen tarde a su destino citaremos la de las grandes paradas que hacen en las estaciones intermedias. Los llamados trenes expresos no tienen de expreso sino el nombre, pues se entiende que deben ser mucho más rápidos que los ordinarios y sucede todo lo contrario, pues son los que más tardan en llegar a su destino".*

A continuación señalaban las carencias propias del material rodante y del trazado de líneas en los siguientes términos: *"Sucede con mucha frecuencia que la estación concede un tren expreso y hace embarcar los ganados dos o tres horas antes de salir el tren y luego en cada estación toma más vagones de carga y cuando llega a Florida o Durazno empieza a dejar los mismos vagones que tomó en las estaciones anteriores, porque la máquina no tiene suficiente fuerza...".* Este hecho ya lo destacamos al estudiar el trazado de las líneas. Por eso los "expresos" que cobraban tarifas especiales, llegaban a destino cuando podían y no cuando el horario lo exigía.

"Corrales en el desembarque. La empresa no cuenta sino con un solo corral en el desembarque y al llegar los ganados tienen forzosamente que salir inmediatamente del corral para evitar que se entreveren las tropas de distintos dueños. El que la empresa no tenga más que un corral aparte del perjuicio que nos causa, da lugar a incidentes serios entre los troperos y los empleados de Independencia". Este hecho obedecía a la misma causa que el ante-

rior: el ahorro en los gastos de instalación del ferrocarril. La carencia de corrales perjudicaba a los estancieros, tanto como la de galpones a los agricultores. Como este tipo de construcción estaba incluido en el costo total de £ 5.000 por kilómetro de vía tendida, las empresas hicieron lo menos posible para reducir sus gastos y aumentar sus ganancias, sólo con el tendido de la red.

Similares reclamos se hicieron sobre los vagones; además de ser escasos no estaban acondicionados para el transporte de ganado por lo que éste —como ya vimos— sufría golpes, fracturas y aún la muerte: *"Otra mejora que también reclaman es la de una especie de acolchado, alrededor, como tuvieron los primitivos vagones de esa empresa y que ignoramos porqué no tienen los actuales, siendo de tanta importanc.a para que los ganados no sufran tanto los golpes del viaje"*. Esta carencia se debía al hecho de que el vagón acolchado y preparado especialmente, costaba mucho más caro que los vagones ordinarios; y si tanto uno como otro cumplían con su función de transporte, ¿la empresa habría de invertir más para "comodidad" de los animales que conducía?

Terminaban los hacendados reconociendo la ventaja que les acordaba el ferrocarril —la única que por nuestra parte le hemos encontrado en relación al transporte de novillos en esta época—: *"Reconocemos al ferrocarril la inmensa ventaja que reporta en el sentido de la rapidez de transporte que conviene a nuestros intereses, pero no es eso solo lo suficiente. Es necesario que los valiosos intereses que le confiamos estén amparados por una buena organización. . ."*. Pero esa buena organización estaba en contradicción con la política de la empresa: gasto mínimo, ganancia máxima; así que esperarla de ella resultaba utópico. El buen servicio requería inversiones y si las compañías estaban ocupadas en extraer el máximo de beneficios posible era natural que las redujeran al mínimo. Las quejas que hemos revelado hasta ahora demuestran que eso fue lo que hicieron.

Al final del memorando, se leía la amenaza de los estancieros: *"Debemos también manifestarle con toda sinceridad que si esa empresa no toma medidas para mejorar el servicio en general, está expuesto a que los que hacen uso del ferrocarril para el transporte de ganados, se determinen a mandarlos a pie, lo que sería sensible para esa empresa"* (974).

El argumento tenía fuerza porque efectivamente existía una salida para el estanciero: el tropero. Que el fruto principal de nuestra producción caminara tenía sus ventajas.

Productores de otras zonas incluso fueron más lejos que estos hacendados: se comprometieron a no usar el ferrocarril formando para ello una verdadera "liga" de la que dió cuenta "El Siglo" en 1895: *"Invocando la exhorbitancia de las tarifas sin excluir las que atañen al transporte de ganado en pie con destino a esta capital, en el departamento de Cerro Largo se activan los trabajos para constituir una liga contra la línea férrea de Nico Pérez. Se han nombrado varias comisiones que actúan entre comerciantes y estancieros propendiendo a un compromiso por medio de escritura pública. Los adherentes estarán sujetos al cumplimiento so pena de*

multa, debiendo eliminar en absoluto los servicios del ferrocarril" (975).

En el Congreso Agrícola-Ganadero de 1895 se recogió esa información por parte del Ingeniero Andreoni, quien se alarmó considerablemente ante tal hecho, agregando que: *"En San José ha sucedido lo mismo, coaligándose todos los cargadores a fin de activar la canalización del Río San José, para desligarse por completo del ferrocarril".* El ingeniero pidió al Congreso que: *"no se mire [...] con prevención a las empresas ferrocarrileras, como si fuesen empresas explotadoras"* (976). Pero daba la casualidad que el ingeniero Andreoni era empleado del Ferrocarril Central, lo que evidentemente lo predisponía a considerar con buenos ojos a las empresas. Su temor a la expansión de este movimiento que se había iniciado en Nico Pérez, reveló hasta qué punto el medio rural estaba descontento del servicio ferroviario.

3 — El competidor del ferrocarril: el tropero

Por estos años el ferrocarril no pudo monopolizar el transporte de ganado en pie. Sus altas tarifas permitieron la competencia de un medio de transporte que fue tradicional y típico de la economía nacional desde sus orígenes: la "tropa".

Comparando nuestra situación en ese sentido —dependencia o no del ferrocarril por parte de nuestra ganadería— con la de Buenos Aires, Carlos María Ramírez hizo en 1891 una distinción inteligente y fundamental: *"Me parece que aquella provincia, para el rendimiento inmediato de las líneas férreas, nos lleva una ventaja, y es que su principal ganadería es la ovina, cuyos productos necesitan ocupar los ferrocarriles. Entre nosotros el ramo principal de la ganadería es la ganadería vacuna, y las vacas, como decía Sarmiento, son fruta de cuatro patas que van ellas mismas al lugar donde se convierten en productos manufacturados para la exportación. El transporte de ganado vacuno por el ferrocarril, es una excepción. En general, las tropas que llegan a nuestros saladeros son transportadas por la manera primitiva que se ha observado en este país desde sus primeros tiempos"* (977).

La observación explica la relativa independencia del estanciero uruguayo frente al ferrocarril. Mientras el bovino criollo predominara, ella se mantendría. La lana, en cambio, no caminaba y tornaba al hacendado argentino más necesitado de la vía férrea que al nuestro. En nuestro campo, el nuevo medio de transporte no era un elemento *imprescindible,* otra razón que nos afirma en la convicción de que éste no lo reclamó.

La empresa del Central, en su Memoria correspondiente al ejercicio 1894-95, anotó que el transporte de ganado en pie había descendido de 256.000 a 193.000 cabezas de 1894 a 1895. Y la explicación que encontró "El Siglo" fue la siguiente: *"Ni el consumo de la población ni las matanzas de los saladeros han decaído.*

Al contrario. Hubo en 1894-95 movimiento más activo que en el ejercicio precedente. Cuestión de fletes sin duda. Todavía los troperos con sus largas y costosas marchas hacen competencia al ferrocarril, como lo hacen las carretas de bueyes para ciertos puntos de la República" (978).

Y ciertamente era una cuestión de fletes como lo hemos visto. Un vagón con un máximo de 20 reses que marchara desde Yí a Montevideo empezó a pagarse $ 14, luego subió a $ 20, en 1889 a $ 25 y en 1892 a $ 27! El mismo vagón enviado desde Rivera costaba $ 64. Mientras el tropero cobraba $ 1 ó $ 1,20 por cabeza, la res que viajaba de Rivera por ferrocarril pagaba $ 3,50. Era una diferencia demasiada notoria como para que los hacendados no repararan en ella, máxime cuando por estos años de bajos precios para los novillos, esos $ 3,50 representaban casi la tercera parte de su valor. Pero además: "los ganados llegan a la Tablada en mejores condiciones cuando vienen en tropas" (979). La observación era tal vez fruto de la exagerada prevención de los hacendados hacia las empresas, pero se hallaba abonada por hechos que se relataban con frecuencia en la campaña: una vez que el animal subía al ferrocarril no comía ni bebía hasta llegar a Tablada y, como desde los departamentos alejados el ferrocarril demoraba un día o dos en llegar, el vacuno arribaba no sólo machucado —esencial evitarlo en una economía todavía basada en el cuero—, sino hasta herido y enflaquecido.

Nuestros novillitos criollos, por lo demás, no requerían el transporte rápido. La tropa se bastaba. Con frecuentes paradas de descanso, en épocas de buenas pasturas, aguadas abundantes y ríos no desbordados (otoño, primavera), la mayoría de los novillos se tropeaba y no había por qué recurrir al ferrocarril. Sólo en invierno, frente a la crecida de ríos y arroyos y a la falta de pasto se lo prefería por su seguridad y velocidad. Ya dijimos que esto fue notorio en momentos de sequía: si había que liquidar la hacienda que no se podía mantener en el campo, el recurso más rápido era enviarla por tren. Imposible hacerlo por tierra porque no conseguiría alimento. Pero en las estaciones buenas, los troperos podían pisar firme y aún "*golpearán la boca a la locomotora que pasa!*" (980) (*).

(*) Carlos García Acevedo, en su "Estudio sobre ferrocarriles..." de 1892 hace una salvedad a la competencia de los troperos al ferrocarril. Dice que éste: "ha desalojado en parte al tropero, sobre todo en las distancias largas; pues en éstas los precios de la línea son inferiores a los que exige el acarreo por tierra" (p. 40-42). Sin embargo, más adelante él mismo proporciona datos que contradicen esta afirmación. En efecto, en págs. 206-12 establece que un vagón de Rivera a Montevideo costaba $ 64, lo que hacía un costo por cabeza de $ 3,50 si las reses fueran 18, o aún de $ 2,56 si fueran 25 —cosa imposible porque [illegible] empresa no lo permitía—, mientras que el tropero cobraba $ 1 ó $ 1,20 [illegible] animal. Es claro entonces, y según sus propios datos, que la afirmación primera es incorrecta: también en las distancias largas el tropero competía con el ferrocarril porque sus precios eran inferiores. Otros datos que ya hemos expuesto antes, nos afirman en esta convicción. Desde Tambores, en Tacuarembó, a Montevideo, el flete ferroviario por cabeza era de $ 2,50, cuando el tropero cobraba $ 1. Desde Río Negro a Casupá, el ferrocarril cobraba $ 2 por res, y el tropero $ 0,60.

* * *

En relación a la ganadería uruguaya: ¿el ferrocarril vino a cubrir una demanda real? ¿En el país del bovino criollo, el ferrocarril inglés era exigido por la estructura económica? Creemos que no. El animal marchaba solo a su destino a costo reducido y esto era fundamental pues en la época los precios de los novillos fueron bajos. Un novillo criollo que valía poco en el mercado, no compensaba el envío por tren. Claro es que la situación cambiará con el tiempo: cuando se aproxime el frigorífico, se extienda el mestizaje y abunden los animales caros que debían llegar en buen estado de gordura a la Tablada. Cuando el producto bovino se pague mejor porque es de calidad superior y se lo industrialice por el frío, entonces sí el ferrocarril será imprescindible y triunfará como medio de transporte. Pero en estos años estudiados tales modificaciones no existían o apenas apuntaban. Por eso hemos sostenido que el "auge" ferroviario de 1884 a 1892 le fue impuesto a la economía rural ante una conjunción de intereses urbanos —las necesidades del alto comercio montevideano— y, sobre todo, de intereses externos, los británicos.

Esto no nos conduce a negar sus aspectos positivos que, como medio de transporte moderno, los tuvo. Considerémoslos.

Es innegable que ofreció mayor velocidad, regularidad (con todas las salvedades que conocemos) y seguridad. La lana y los cueros llegaron a destino más pronto y en mejores condiciones; pudieron beneficiarse así de las variaciones del mercado y acelerar su salida a Europa. Volúmenes crecientes eran transportados en un solo viaje, reduciendo los peligros del transporte en carreta.

El ferrocarril aportó las mismas virtudes que había desarrollado en todo el mundo: velocidad, seguridad, capacidad de carga.

Pero este medio de transporte moderno, manejado como lo hicieron las empresas extranjeras, no sólo no produjo de inmediato resultados positivos sino que por el contrario, perjudicó a la nación y a la campaña. Recordemos sus elementos negativos: trazado desmesurado que respondió a factores circunstanciales (captación del comercio de tránsito), negociado con las concesiones, mala construcción, escaso material rodante, estafas en perjuicio del Estado, tarifas altas, drenaje de nuestra riqueza hacia el exterior. Todos estos elementos se derivaron de una sola realidad: estaba explotado por empresas británicas preocupadas por extraer el máximo de beneficio con el mínimo de inversión. Empresas que respondían a inversionistas ingleses no podían tener como objetivo principal servir a la nación en que residían. Estaba en su naturaleza contribuir al mayor enriquecimiento de su país de origen, costara lo que costara a la nación que las recibía. Desde este punto de vista, la empresa ferroviaria inglesa (entiéndasenos bien, no el ferrocarril como medio de transporte), actuó negativamente en nuestro país. Valida del "deslumbramiento" de los uruguayos contemporáneos ante el elemento de progreso que traía, extrajo todos los beneficios que pudo. Considerando lo poco que dejó, el balance la favoreció siempre. A ella, mucho más que al país.

Capítulo V
El ferrocarril y la agricultura

A diferencia de la ganadería, la agricultura no fue tan lesionada por los defectos técnicos y administrativos del ferrocarril tales como vagones inadecuados, recorridos extensos, lentitud de marcha e incumplimiento de horarios.

Pero, en oposición a los productos derivados de la ganadería, el problema de las tarifas le era vital en su sentido más literal; significaba para ella la vida o la muerte. Partimos para esta afirmación de algo que ya habíamos adelantado: los productos agrícolas tienen escaso valor comercial con relación a su volumen físico, y por lo tanto, el flete caro absorbía parcial o totalmente el escaso margen de ganancia del agricultor. Ya hemos comprobado que la agricultura de estos años era casi de subsistencia; no cuesta nada imaginar que el costo del transporte ferroviario excediera las posibilidades del labrador.

Tomando en cuenta ese hecho económico irreversible, las empresas ferroviarias extranjeras trataron de adecuar a él sus tarifas. En parte porque no les convenía quedar al margen del transporte de las cosechas cerealeras; y en parte, porque esa "preocupación" por la agricultura les servía de excelente propaganda frente a unos Poderes Públicos que, como ya sabemos, buscaban protegerla por todos los medios.

Ese intento de adecuar sus tarifas a la agricultura nacional lo llevaron a cabo de distintas maneras. En primer lugar, aplicando tarifas diferenciales en lugar de tarifas proporcionales. García Acevedo explicaba las características de unas y otras de la siguiente forma: *"En las proporcionales el precio del transporte aumenta en relación a la distancia recorrida, lo que quiere decir que si una mercancía paga $ 1 por 10 km., tendrá que pagar el doble si la distancia aumenta en proporción. De modo, pues, que podemos decir que el precio de tarifa por km. permanece uniforme y sube a medida que éste aumenta también, multiplicándose por el número de kms. recorridos".*

Sostenía el autor la injusticia de este sistema porque el ferrocarril no multiplicaba sus gastos en la misma proporción de los kilómetros recorridos (lo que era evidente pues no necesitaba el doble número de empleados ni de combustibles, por ejemplo), y contrariaba los intereses de las zonas más alejadas del centro, que

debían pagar más cuando más barata comunicación necesitaban. Por ello es que las empresas aplicaron el sistema de tarifas diferenciales: "*Según éstas, el precio no aumenta proporcional sino progresivamente. Para comprender su mecanismo, se hace necesario suponer una base irreductible de precio por km., y agregar a esta base que permanece invariable, una cantidad en relación al aumento de la distancia, de manera que dicha cantidad vaya disminuyendo a medida que la distancia aumenta. Ilustremos esta explicación con un ejemplo: en el sistema de tarifas proporcionales, si una carga determinada paga 10 cts. por su conducción en 1 km., en 2 km. pagará 20 cts., 30 en tres, y así sucesivamente.* [...] *en el sistema diferencial, si en el 1er. kilómetro una carga paga 10 cts., en el segundo pagará 10 cts., base irreductible de la tarifa, más 5 cts. o sea 15 cts.; en el tercero 10 cts. más 8 cts., o sea 18 cts.; y así en una progresión tal que manteniéndose la base uniforme la cifra que se le agregue para completar el precio disminuya relativamente al precio inmediato anterior.* [...] *Así se comprende que las industrias puedan utilizar la vía férrea. Cuando los precios son diferenciales se favorece la implantación de aquéllas en campaña colocando la vía al alcance de todos*" (981).

A pesar de la evidente conveniencia de este sistema, todo dependía de cómo lo aplicaran las empresas.

La otra forma que las empresas pusieron en práctica para adecuar sus tarifas a las necesidades de la agricultura, fue haciéndole pagar a la ganadería lo que aquella no podía pagar. Es decir, recargando los fletes para los rubros ganaderos —cueros, lana— y rebajándolos para los cereales. Lógicamente esta política provocó las quejas de los estancieros.

Decía uno de ellos desde Paysandú: "*Duele tener que pagar $ 9,50 por cada 1.000 kilos de frutos del país, cuando los cereales que no son de más fácil transporte y manejo, sólo pagan a razón de $ 2,80 por igual peso...*" (982).

Tomando en cuenta datos que ya conocemos sobre productos pecuarios, y los que vamos a ver en este capítulo sobre productos agrícolas, podemos decir que, a manera de ejemplo, desde San José a Montevideo los 100 kilos de lana pagaban de flete $ 0,50 mientras que los 100 kilos de trigo sólo pagaban $ 0,23.

Estas cifras en primer lugar corroboran nuestra afirmación de que el ferrocarril hizo pagar a la ganadería lo que no podía pagar la agricultura. Y en segundo lugar, vuelven a demostrar nuestra opinión en el sentido de que si el ferrocarril prosperó en el Uruguay fue gracias a los productos derivados de la ganadería, que por su alto valor comercial podían abonar sus elevadas tarifas.

En efecto, luego de 1890 cuando la lana valía $ 28 los 100 kilos, el flete incidió en 1,8 % sobre su precio de venta; en cambio el trigo valía $ 3,50 los 100 kilos, y por lo tanto el flete pesó en su precio en un 6,5 %. Es decir que, por la misma cantidad transportada, el cereal pagaba una tarifa tres veces superior con relación a su valor intrínseco. Y eso que las empresas habían aplicado un criterio favorable a los cereales.

Aunque por los dos medios que anotamos —tarifas diferen-

ciales y recargo a los productos pecuarios en favor de los agrícolas— el ferrocarril trató de pesar menos sobre los cereales, no lo consiguió. Por lo menos en la medida necesaria para que la agricultura progresara en todo el territorio nacional.

García Acevedo proporciona datos que, aunque en apariencia nos contradicen, bien analizados nos confirman. Señalaba que el transporte de cereales por el ferrocarril Central había experimentado el siguiente aumento: de 1880 a 1884, 157.156 toneladas; y de 1885 a 1889, 285.074 toneladas, agregando: "*...el aumento del tráfico que el ferrocarril ha provocado salta a la vista, si se considera que la locomotora ya en el año 1880 llegaba al Durazno y que en 1889 sólo había avanzado 68 kms., para aumentar el tráfico en casi el doble; es decir, que la producción de cereales en esos 9 años ha seguido una proporción mayor que la extensión de la línea. Ha crecido en un 44,87 % mientras que la línea sólo ha progresado en un 24,90 % de su extensión total*" (983).

El hecho es cierto aunque merece dos tipos de precisiones. En primer lugar, no hay que olvidar el crecimiento de la población capitalina en esos años, lo que indujo por sí sólo a un aumento considerable de la producción agrícola. En segundo lugar, es muy probable que el área sembrada se hubiera expandido en el Sur, en las zonas inmediatas a Montevideo, por el factor antedicho, y porque las tarifas ferroviarias eran menos pesadas que para regiones más lejanas. Pero al norte del Río Negro, y lo comprobaremos enseguida, la situación de la agricultura no varió por el ferrocarril; sus tarifas siguieron siendo prohibitivas como lo reconoció el mismo autor: "*Sin embargo, nos duele hacer notar que a medida que aumenta el recorrido, la tarifa va subiendo de manera tal que impide el desarrollo de la agricultura en esas zonas. Un agricultor de Canelones podrá pagar fácilmente por sus 100 kilos de trigo 14 cts. hasta la Capital; otro de la Florida, medio refunfuñando pagará 20 cts. por la misma cantidad; pero el chacarero de Tacuarembó se levantará con sus bueyes y su arado al saber que el transporte de los 100 kilos le cuesta 36 cts., o lo que es lo mismo, el 10 % del valor de la fanega, calculando ésta, término medio, en $ 3,50. Nada diremos de Rivera, que por las condiciones especiales de su suelo no se presta para el cultivo de cereales; sólo nos corresponde hacer notar que la tarifa del Central, con sus números que parecen no decir nada, es semi-prohibitiva fuera de ciertos límites*" (984).

Por eso decíamos que el ferrocarril, a pesar de sus esfuerzos —más aparentes que reales— no alentó la agricultura nacional. Si influyó positivamente en ella, lo hizo en la zona más cercana a la capital, que gozando de la atracción del principal mercado de consumo, no necesitaba mucho de su aporte. Pero en las regiones norteñas, que pudieron abrirse a la agricultura, y que eran las más necesitadas de un medio de transporte barato y rápido por su misma lejanía, el ferrocarril no sólo no estimuló sino que frenó su desarrollo.

Esto lo expresó Juan Alberto Capurro en las Cámaras de 1888 al discutirse el proyecto de Victorica sobre colonización y ferro-

carril en la frontera. El problema principal era que esas colonias se hallarían como mínimo a 550 kms. de la capital: "*...siendo esto así, el precio de transporte recargará de tal modo los productos, que imposibilitará su venta en los mercados aludidos, a menos que aquél no se redujera en las colonias a ser ruinoso para los cultivadores. En efecto, el trigo, por ejemplo, cuyo precio ha sido de 26 a 30 reales la fanega, casi todo el año, y que puede fijarse en $ 3,50, término medio, salvo casos extraordinarios e imprevistos, paga 88 cts. los 100 kilos desde el Durazno a Montevideo, es decir, de una distancia de 210 kms., debiendo valer por consiguiente, $ 1,72 a $ 2,12 y $ 2,62 término medio los 100 kilos en el Durazno descontando el flete. Pero aún deducida la tercera parte de aquella tarifa, resultaría asimismo improbable la conveniencia de producirlo a 600 kms. de distancia, mismo en los casos que no hubiera gastos de transporte a las estaciones, porque el flete así reducido importaría proximamente $ 1 por cada 100 kilos*" (985).

La misma opinión expresó Battisti Alceste, miembro de la Oficina de Control de Ferrocarriles en 1892: "*...el incremento progresivo agrícola se hace sentir en su mayor parte en los parajes cercanos a las vías fluviales, mientras que en el interior del país y a los costados de la vía férrea, la agricultura es casi nula. Es claro y evidente entonces que la causa de semejante atraso de la agricultura en las regiones cruzadas por ferrocarriles, es debido a las tarifas demasiado elevadas, de manera que los agricultores del centro de la República no pueden vender sus productos con las mismas ventajas de los que se aprovechan de la navegación como medio de transporte. El que suscribe es, por lo tanto, de parecer que hasta que el Superior Gobierno no tome ingerencia directa en la cuestión tarifas* [...] *no tendremos nunca tarifas diferenciales que faciliten el aumento progresivo de la agricultura en las zonas alejadas* [...] *adonde únicamente las vías férreas pueden fomentarla*" (986).

Este testimonio comprueba, como lo adelantamos, que las tarifas diferenciales que aplicó el Central no fueron remedio suficiente ni aliento eficaz para propender al desarrollo agrícola. Como tampoco podían serlo, por las mismas razones, para contribuir a la política colonizadora en que estaba empeñado el Gobierno nacional por estos años: "*...la colonización naciente necesita más que todo de las seguridades de un transporte barato, y esto no puede obtenerlo con facilidad de las vías férreas costosas como las que tenemos; podrán reducirse hasta el mininum las tarifas que sirven a los intereses de las colonias; pero con eso y todo, siempre serán altas y las reducciones no llenarían el objeto deseado*" (987).

Las opiniones transcriptas son apenas una muestra del sentir general de la época: el ferrocarril no ayudó a la agricultura, el ferrocarril limitó su influjo benéfico a una zona periférica de Montevideo que por su cercanía no precisaba tanto de su apoyo. Más lejos, sobre todo al norte del Río Negro, en las regiones fronterizas, en las zonas pasibles de colonización, su influencia fue negativa. En Tacuarembó, en Rivera, en Paysandú, no se podía

plantar con destino al mercado de consumo y exportación (Montevideo) porque el flete ferroviario absorbía la ganancia. He aquí la prueba:

TARIFAS DE FERROCARRIL PARA CEREALES (988).
(FANEGA DE 100 KILOS DE TRIGO O MAIZ).

Desde	A	Antes de 1890			Después de 1890		
		Trigo		Maíz	Trigo		Maíz
San José	Montevideo	(7,1 %)	$ 0,25	(17,2 %)	(6,5 %)	$ 0,23	(15,8 %)
Durazno	"	(10 %)	$ 0,36	(24,9 %)	(9 %)	$ 0,32	(22,7 %)
Río Negro	"	(13,7 %)	$ 0,48	(33 %)	(11 %)	$ 0,39	(27,5 %)
Canelones	"		—		(4 %)	$ 0,14	(10 %)
Tacuarembó	"		—		(10 %)	$ 0,36	(24,8 %)

Según las fuentes que proporcionaron estos datos el precio del trigo —promedio— era de $ 3,50 los 100 kilos, y el del maíz $ 1,45. Por lo tanto, los porcentajes que el flete ferroviario se llevaba con relación a ese precio de venta son los que figuran al costado de la tarifa. Basta su simple lectura para entender por qué ésta fue prohibitiva para los agricultores del Norte.

Si los productores de trigo de Canelones podían pagar ese 4 % de flete para mandarlo a Montevideo, era imposible que lo hicieran los de Tacuarembó o Río Negro con un 10 u 11 % de gastos por tal concepto. La explotación de su tierra no les dejaba ese margen de ganancia siquiera, como lo hemos comprobado al estudiar el rendimiento de la chacra en la Sección "Agricultura".

Pero mucho peor era la situación de los plantadores de maíz, cultivo de pobres, como ya sabemos. Aquí sí que no cabe ninguna duda que el flete ferroviario era confiscatorio. Ya desde Canelones tenían que abonar un 10 % de flete, ¡pero en Tacuarembó o Río Negro, el flete se llevaba la cuarta parte del precio del grano!

Esta política de las empresas con relación a la agricultura fue pues negativa. Pero además, tuvo otra consecuencia nefasta derivada de esa equiparación del flete para la producción agrícola; es decir, cobraban lo mismo para el transporte de 100 kilos de trigo que de 100 kilos de maíz, a pesar de que el valor intrínseco de ambos productos era netamente diferente. Si el primero valía $ 3,50 los 100 kilos y el segundo $ 1,45, resultaba obvio que el flete pesaría mucho más en el segundo que en el primero, como surge del cuadro que antecede. Las consecuencias de tal hecho las señala muy bien García Acevedo: "*...el maíz vale mucho menos que el trigo, y por consiguiente, la ganancia que produce su venta es también menor. De aquí que una buena tarifa tenga que gravar más moderadamente al maíz que al trigo y nunca medirlos con la misma vara, como lo hace la compañía, cometiendo la mayor de las injusticias e incidiendo al mismo tiempo en un error económico. Por otra parte, es bien sabido que la siembra del maíz se dificulta con una tarifa igualitaria que induce al agricultor a cultivar trigo,*

porque le produce mejor resultadò. Dificultada así la siembra del maíz, se estorba la rotación de los cultivos, tan conveniente en nuestra naciente agricultura a fin de no esquilmar las tierras [...] Entretanto, hay perjuicio positivo para la agricultura, puesto que nadie ignora que la siembra del maíz se impone no solamente como preparación de las tierras que han de dedicarse al trigo sino como reconstituyente de las ya cultivadas" (989).

Así pues, las tarifas elevadas contribuyeron a impedir el desarrollo agrícola en la región norte de la nación, dificultando por lo mismo la diversificación de la producción en la que tantas esperanzas había puesto nuestra clase dirigente para independizar al país económicamente. Pero además, al gravar más al maíz que al trigo, trabaron la rotación de los cultivos, siendo otro factor más en el empobrecimiento del agricultor y de la tierra.

Esas tarifas desmedidas son las que van a explicar la subsistencia de los medios tradicionales de transporte, como las carretas, en nuestro país. Los comerciantes de Santa Rosa, Soñora y Lareu, escribieron en 1892 una carta de queja al administrador del Ferrocarril Central, incluyendo cifras comparativas del costo de transporte por ferrocarril y por carreta. Decían que 1.760 kilos de cereal enviados a Montevideo por ferrocarril pagaban de flete $ 5,14, mientras que por carro sólo costaban $ 4,28. El exceso de flete era de $ 0,86, lo que equivalía a una diferencia entre ambos de 16,5 %. Y si el transporte era de mercaderías, por 1.800 kilos el ferrocarril cobraba $ 7,54, mientras que la carreta recibía sólo $ 4,50. Exceso de flete por tren: $ 3,04, lo que importaba un recargo sobre el envío del 40 %! (990).

En esas condiciones, ¡cómo no habría de seguirse usando la carreta!

* * *

Con relación a este sector de la economía rural el ferrocarril inglés fue muy poco útil.

Las empresas se debatían en una contradicción insalvable: transportar las cosechas tenía que significar rebajar las tarifas a niveles aptos para los labradores. Pero esos niveles eran demasiado bajos para su objetivo fundamental: obtener grandes e inmediatas ganancias. Por lo tanto su conducta se adecuó a este último fin. sacrificando al primero.

PARTE II
LOS TRANSPORTES TRADICIONALES Y EL COMIENZO DE UNA POLITICA DE OBRAS PUBLICAS

Capítulo I
Los transportes tradicionales

1 — Los transportes por tierra

Cuando la influencia externa no se dejaba sentir, las aguas querían volver a su cauce y la República buscaba continuar con su viejo sistema de transportes. Al fin y al cabo, durante los años de la crisis la economía rural no había sufrido modificaciones esenciales en su estructura, y por lo tanto, no reclamaba un cambio correlativo en los medios de transportar los bienes. Pero la influencia externa se había convertido ya en factor interno y el ferrocarril logró desplazar a los viejos sistemas en la conducción de lanas, mercaderías importadas de Europa y personas. No ocurrió lo mismo en el caso del ganado bovino, como observamos.

Las tropas de novillos chúcaros con poderosa cornamenta, seguían viajando por la campaña oriental en medio de caminos apenas modificados por la mano del hombre, cruzando los ríos y arroyos por los vados tradicionales en los que de vez en cuando una balsa facilitaba el traslado cobrándolo a precio de oro. El ferrocarril, aunque compitiendo con el tropero, no había alcanzado a modificar en su esencia el tráfico del ganado bovino. Sólo por excepción —la gran sequía de 1892-1893, por ejemplo— lograba superar a las antiguas "tropas".

La única novedad en materia de caminos derivaba de un

fenómeno que ahora hacía sentir todo su peso: el cercamiento de las estancias. El cercamiento había provocado —fenómeno estudiado en el Tomo anterior— un reordenamiento de la red de caminos nacionales, cortados casi todos éllos por la voracidad de los propietarios. En este sentido puede decirse que esta época conoció como ninguna otra de nuestra historia, una complejidad tal en la sinuosa línea de los caminos nacionales. departamentales y vecinales, que muchos desaparecieron o fueron por completo modificados sin tomar en cuenta el interés de la comunidad sino el del propietario de la tierra. La prensa del interior y la montevideana no perdían oportunidad de señalar la agravación de los viejos males de nuestro sistema de transportes, al mencionar la multiplicación de las distancias y el enlentecimiento de los viajes provocados por el cierre de un camino o la inhabilitación de un paso ante el alambrado de las estancias.

De la condición de los caminos —mera huella dejada por el tráfico de tropas y carretas, en medio de un territorio por fortuna sin accidentes demasiado notables— dio cuenta el Congreso Agrícola-Ganadero de 1895: *"En cuanto a caminos ordinarios o carreteros, con excepción de algunos recientemente construidos en los alrededores de la capital, es notorio que no hay en la República sino los que el uso ha establecido, sin consultar las necesidades racionales del tránsito, sin sujección a ningún trazado preestudiado y sin que [...] en su construcción y conservación hayan intervenido hasta ahora otros factores que el casco de los caballos, la pezuña de nuestras vacas y las llantas de nuestras pesadas carretas..."*.

El resultado lógico fue que: *"...desgastados por el roce y calcinados por el sol, producen en el verano densas nubes de polvo que envuelven y molestan a los viandantes, y en el invierno, bajo la influencia de las lluvias se transforman en espesos fangales que interceptan por completo las comunicaciones, a cuyo efecto concurre también, la falta de construcciones apropiadas en los ríos o pequeños cursos de agua que tanto abundan en nuestro territorio"* (991).

En ese medio en que la naturaleza daba los datos que la sociedad en conjunto no deseaba todavía modificar, podía suceder que las frecuentes lluvias invernales obligaran a cambiar por completo las rutas, "duplicando y triplicando la distancia del camino a recorrer". En abril de 1895, la Junta Económico Administrativa del departamento de Maldonado comunicó al Ministro de Fomento que la creciente de la Laguna del Potrero había desprendido islas cubiertas de sauces y sarandíes que cubrían en más de 600 metros el camino nacional desde Maldonado a Montevideo. Estas islas impedían toda comunicación —incluso a caballo— en línea recta hacia el paso del Arroyo del Sauce, por lo que el camino *nacional* fue abandonado y sustituido por otro que aumentaba la distancia en 10 kilómetros, atravesando además siete zanjas que era imprescindible componer de inmediato si no se deseaba el aislamiento de Maldonado (992). El ejemplo es concluyente: la naturaleza dictaba sus leyes y la economía ganadera se adaptaba a ellas.

El cruce de los ríos y arroyos, con excepción de algunos pocos puentes construidos en los departamentos cercanos a la capital, seguía dependiendo de las balsas o los simples pasos que el propio medio brindaba.

Las balsas eran de propiedad particular. Se abonaba al Estado un derecho por la concesión del servicio y éste era entonces explotado privadamente. Las frecuentes quejas de los hacendados por la mala calidad del servicio y, sobre todo, lo caro del mismo, fueron resumidas en 1895 en el Congreso citado:

"Es un hecho señores, que lo que hace hoy más crítica la situación del ganadero, es el costo elevadísimo del transporte del ganado a la Tablada. Si lo trae a pie, a pesar de costarle la conducción mucho menos que por la vía férrea, [...] debe todavía abonar por ella un precio muy superior al equitativo y al legítimo, porque entonces está obligado a pasar por las horcas caudinas de los balseros o concesionarios de puentes, los cuales, parapetados tras de sus abusivos e incalificables contratos, ponen a los ganaderos en la disyuntiva de satisfacer su codicia o pasar las tropas a nado para eludir el peaje, aún a riesgo de perder animales y exponer la vida de los conductores" (993).

A pesar de todo esto, como el mismo documento transcripto lo aclara, para el hacendado era más económico el medio de transporte tradicional —la tropa para el ganado en pie, la carreta para la lana y los cueros secos— que el moderno: el ferrocarril.

Fue debido a una combinación de factores que durante estos años los troperos pudieron competir ventajosamente con el ferrocarril. El mal estado de los caminos —mejor sería decir, el estado "natural" de los mismos— no era un factor de peso cuando el "bien" se transportaba a sí mismo y era además un novillo enteco, fuerte y musculoso. Con los mestizos como materia prima y los frigoríficos como salida industrial, el hacendado tendría que modificar su actitud, tendiendo entonces a desaparecer las tropas. Pero, mientras se mantuviera la ganadería criolla, el más bajo precio del tropero compensaba perfectamente los pocos kilos que perdía en mala carne y gordura el animal.

En cuanto a las carretas, dedicadas sobre todo al transporte de lana y cueros secos, no sucedieron las cosas del mismo modo. Aunque la competencia siempre fue posible en relación a los elevados fletes ferroviarios, otros fenómenos ya estudiados pusieron sobreaviso a los hacendados de la utilidad del ferrocarril.

A pesar de lo antedicho, sin embargo, el problema del precio del flete nuevamente fue neurálgico para impedir la total sustitución del viejo medio de transporte por el nuevo. El diputado y estanciero Federico Paullier lo puso de manifiesto en 1885: "*...sabemos [...] que todavía los ferrocarriles existentes no tienen tarifas establecidas con la intervención del Poder Ejecutivo. Eso hace que encarezca de tal manera la conducción de los frutos del país que nos obliga naturalmente a los estancieros a tener que recurrir a las antiguas carretas de campo...*" (994).

Para malestar de las empresas ferroviarias además, coincidió el tendido de los principales troncos de sus líneas con la paupe-

rización de buena parte de la población rural. Y tanto los "troperos" como los "carreteros" pertenecían a ese "pobrerío" cuyo número creció tanto en los años de la crisis. Ofrecieron sus servicios a los hacendados a precios ínfimos, aquellos determinados por el mínimo nivel de la subsistencia. De ahí que en 1892 el joven estudiante Carlos García Acevedo pudiera sostener que: *"Una comparación no es ni siquiera razonable entre los fletes del ferrocarril y de las carretas, por una porción de circunstancias* [...] *y ¡parece increíble!, en algunos puntos de nuestra campaña, como en la República Argentina, el ferrocarril no ha logrado desalojar en absoluto a tan primitivo medio de transporte. Esta anomalía tiene su explicación en el hecho de que el paisano en los meses que las tareas del campo le dejan libre, se dedica a este trabajo, rebajando sus fletes hasta ponerse en condiciones tan favorables o más que el ferrocarril"* (995).

Para desgracia del "pobrerío" rural, en cambio, el ferrocarril logró desplazar sus servicios en dos rubros que siempre habían sido cubiertos por los medios tradicionales: el transporte de las personas y el de buena parte de las mercaderías europeas importadas. En este caso, la celeridad, seguridad y comodidad fueron elementos esenciales a favor del ferrocarril. El medio tradicional —la diligencia— ni siquiera pudo enfrentarlo con lo que ya era el arma clásica de los sistemas antiguos: la baratura. Las empresas de diligencias, por la escasa capacidad de los vehículos y verse obligadas a mantener un costosísimo aparato de relevos de caballos y personal en cada etapa del recorrido, cobraban tarifas más elevadas que el ferrocarril.

A este respecto, la tesis de Carlos García Acevedo es sumamente ilustrativa. Queda en claro que el ferrocarril sustituyó a la diligencia en aquellos departamentos a los que arribó la línea férrea, y que la sustitución fue total en lo que al transporte de pasajeros se refiere.

"Cualquiera que haya viajado en diligencia habrá notado los mil accidentes con que tropezaba en su viaje: unos dependían del estado de los caminos, que principalmente en invierno obligaba a los pasajeros a armarse de paciencia benedictina para aguardar hasta que se restableciese el tránsito; esto sin contar con que estos mismos tropiezos ocasionaban a menudo desperfectos en el vehículo o en la caballada, que hacía necesario un auxilio de afuera que tardaba en llegar, y otros que provenían de la fuerza de las cosas, como las incomodidades provenientes del frío, del calor, del polvo, y sobre todo, el encierro continuado en un brete de aire mefítico, irrespirable. En una palabra: el individuo que por necesidad se veía obligado a hacer un viaje largo en diligencia, desembarcaba entumido y estrujado. No solamente las salidas de las diligencias eran cuando más dos veces por semana, salvo excepciones a distancias cortas, sino que aún así no podía contarse con la regularidad de ese mismo tráfico, por cuanto dependía del estado de los caminos y del cariz bueno o malo que presentara el cielo".

El ferrocarril ofrecía en cambio: cierta regularidad, mayor

frecuencia, rapidez, seguridad y..., pasajes casi un 50 % más bajos que los del medio tradicional (*).

Para muchas de las mercaderías importadas de Europa y consumidas en nuestra campaña, también los comerciantes prefirieron el ferrocarril a la diligencia. Su escaso volumen y elevado valor comercial actuaban a favor del ferrocarril. Además de la celeridad y seguridad, el ferrocarril derrotó también en este caso a la diligencia, pues la diferencia de fletes se situaba alrededor del 75 % a favor del nuevo medio de transporte (997).

* * *

De lo antedicho cabe deducir que el antiguo sistema de transportes siguió predominando en por lo menos uno de los puntos claves de la economía rural: la conducción del ganado bovino. Aún cuando el ferrocarril logró vencerlo en el tráfico de lanas y mercaderías importadas de Europa y en el tránsito de pasajeros, no logró desplazarlo en la conducción de los novillos en pie. El Uruguay pastoril de 1890 no sentía la exigencia de una transformación de su vialidad pues el régimen de explotación de la ganadería bovina poco había variado desde hacía 20 años, momento en el que casi no existían vías férreas.

Nueva prueba del carácter tradicional de las fuerzas sociales vinculadas a la ganadería bovina fue que sus antiguos medios de transporte no se alteraran mayormente, y que los caminos siguieran el dictado de la naturaleza antes que el del esfuerzo humano.

2 — La navegación de cabotaje

El auge del cabotaje oriental en los Ríos Uruguay y de la Plata estuvo ligado a los progresos del comercio de tránsito con las provincias del litoral argentino y Río Grande del Sur. A los motivos ya referidos que comenzaron a provocar por estos años la decadencia de este factor débese, en primer lugar, la paulatina

(*) Una comparación entre ambos medios de transporte dará una idea más acabada de lo que pretendemos demostrar. Los datos corresponden a 1891:

	Precio del transporte		Duración del viaje	
	Diligencia	Ferroc.	Diligencia	Ferroc.
De Montevideo a Canelones . . .	$ 2.00	$ 1.10	½ día	0h.56'
" " " Florida	" 4.00	" 2.70	2 días	3h.
" " " Durazno	" 8.00	" 5.10	2½ a 3 días	7h.25'
" " " Tacuarembó . .	" 18.00	" 11.20	4 días	15h.50'

Carlos García Acevedo resumió sus observaciones anotando que el precio por kilómetro cobrado por la diligencia era de $ 0.04 y por el ferrocarril de de $ 0.024, es decir, una reducción del 40 %. Agregó que en la tarifa de la diligencia no se había comprendido otro elemento que ocasionaba ingentes gastos a los viajeros y que el Ferrocarril suprimió en buena parte: los desembolsos originados por las comidas que el pasajero tenía que pagar independientemente del precio del pasaje. (996).

ruina de este medio de transporte que nos había dotado de algo que nunca más poseeríamos: una flota nacional.

De seguro que a ese factor comercial de primer orden, deben sumarse otros para entender la crisis del cabotaje, sobre todo del que vivía sobre el Río Uruguay. La competencia con el Ferrocarril Midland fue temible, como ya adelantáramos. Las exigencias económicas cada día mayores planteadas a los empresarios ante los adelantos de la técnica naval, se compadecían mal con su escasa potencialidad financiera y con las dificultades que a la navegación de buques de gran calado ofrecían los accidentes del Río Uruguay, sobre todo el Paso del Almirón. Desde todos estos ángulos, la esplendorosa flota del cabotaje nacional parecía ser más el fruto de *una etapa* en nuestro desarrollo y el de los países vecinos, que el dato desde el cual se partiera para organizar una marina de ultramar propia. A medida que la República Argentina se iba nacionalizando, que las exigencias técnicas y de capital iban creciendo, que los ferrocarriles se iban construyendo, más escapaba a las posibilidades orientales el mantenimiento del que se había creído vigoroso cabotaje del Río Uruguay (998).

La progresiva conversión de los departamentos de Colonia y San José en graneros del país, iba a deparar, en cambio, un brevísimo auge a la marina oriental en el Río de la Plata. El negocio fue entrevisto con sagacidad por Juan L. Lacaze quien en 1888 propuso a los Poderes Públicos la construcción de una vía férrea que partiendo del corazón agrícola —la zona del Rosario—, llegara hasta el denominado Puerto del Sauce, al que habría que mejorar en sus condiciones naturales y hacerlo apto para la exportación directa hacia Europa, Montevideo o Buenos Aires.

La empresa proyectada por el hábil contratista, se cubrió con todas las apariencias de una ventajosa operación para la nación y su desarrollo agrícola. Juan L. Lacaze, conociendo los nuevos vientos que soplaban a favor de la diversificación industrial del país, no dejó pasar por alto las ventajas que a ese fin acarrearía su empresa:

"...hemos estudiado [...] la situación económica de la importante zona agrícola de los Departamentos de la Colonia y San José, constituidas por las Colonias Cosmopolita, Suiza. Piamontesa, Savoyarda, Canaria y Nacional y después de ese prolijo estudio hemos sacado en consecuencia que se hace necesario poner a esos centros productores en comunicación directa, rápida y económicamente, con un puerto de capacidad y profundidad suficiente para que a él puedan ser transportados a bajo precio sus productos, y embarcarlos, según su clase, ya sea para los mercados del extranjero, ya sea para los mercados de consumo existentes en el Río de la Plata: Montevideo, La Plata y Buenos Aires".

Considerando que el principal problema de la agricultura de esas regiones era el del transporte de sus productos, barrera "invencible" en el desarrollo de los cultivos, Juan L. Lacaze agregó lo que más podía conmover a nuestros políticos civilistas en esa hora: estaba ocurriendo la conversión de los colonos en pastores

ante las dificultades de transporte, que hallaba la producción cerealera:

"Por esta causa, la más importante de todas, la Colonia Suiza, ha abandonado casi por completo el cultivo de cereales, dedicándose exclusivamente al pastoreo de vacas en su estado más rudimentario, y a la elaboración de manteca y quesos, artículos que en un pequeño volumen, representan un valor suficiente para compensar los crecidos gastos de transporte".

"Es sabido también que si durante el verano los gastos de transporte absorben todo el beneficio del agricultor, sucede que en invierno, el mal estado de los caminos imposibilita a menudo toda clase de transportes y de transacciones sobre frutos".

La empresa pedía al Estado: a) La concesión de una vía férrea que, partiendo del Puerto del Sauce y atravesando la región agrícola del Rosario, empalmara con el Ferrocarril Central en San José; b) Autorización para construir un puerto moderno en el Sauce; c) En los muelles de ese puerto que serían de su propiedad, la Empresa establecería la tarifa que deseara. El flete ferroviario no podría ser controlado por el Estado hasta que la Empresa diera un 12 % anual de utilidades; d) El Estado cedería en propiedad a la Empresa todos los terrenos submarinos que se rescataran al construirse el Puerto del Sauce.

El apego de la Empresa por el desarrollo agrícola encubría, como lo denunció en la Cámara de Representantes el Ministro de Gobierno, Julio Herrera y Obes, un brillante negocio al obtener el virtual monopolio de los transportes en la región a la vez que la creación de un puerto que iba a competir con los de Colonia y Montevideo. También resultaba curioso que la Empresa pretendiera empalmar su línea férrea con la del Central en San José, cuando podía hacerlo con la del proyectado ferrocarril a Colonia que iba a construir el Estado según estaba previsto en la nueva ley de trazado ferroviario de ese mismo año 1888. Desde este ángulo la Empresa de Juan L. Lacaze podía poner en jaque el nuevo ferrocarril a Colonia ya que le restaría lo principal de su área tributaria —la región agrícola del Rosario— para brindársela al ferrocarril Central en San José, o al Puerto del Sauce, obra de la Empresa.

El Ministro de Gobierno también denunció el carácter irritante del monopolio de los muelles que virtualmente se concedía al empresario. Calculó que con los terrenos submarinos rescatados se pagaban las obras del Ferrocarril y las pequeñas mejoras en el Puerto, restando todavía una abultada suma como utilidad neta.

Finalmente las Cámaras aceptaron el criterio del Ministro y restringieron los privilegios a Juan L. Lacaze. El ferrocarril proyectado debía empalmar con el de Colonia y las pretensiones sobre los muelles del nuevo puerto fueron reducidas (999). La ley fue aprobada el 11 de julio de 1888 (1000).

A los pocos años el Puerto del Sauce estaba funcionando con su ferrocarril hasta el Rosario. La región triguera de los departamentos de San José y Colonia obtuvo una salida más económica que la ofrecida por el Ferrocarril Central. Mientras éste desde San

José hasta Montevideo (95 kilómetros), cobraba $ 0,25 los 100 kilos de trigo, el cabotaje desde Colònia o Puerto del Sauce (casi el doble de la distancia anterior), sólo exigía $ 0,20.

Poco tiempo, sin embargo, duraría el apogeo de Puerto del Sauce. Las advertencias de Julio Herrera y Obes revelaron —aunque desde un punto de vista diferente al sugerido por el Ministro— su validez. El Ferrocarril a Colonia se inauguró en 1901 y ambos sistemas de transporte entraron a competir. Volvía a repetirse el caso del Midland y el Río Uruguay. En lo que no se cumplieron las previsiones del Ministro fue en lo relativo al carácter estatal del ferrocarril a Colonia: éste, finalmente, fue a parar a manos de la ya todopoderosa Empresa del Ferrocarril Central.

* * *

Aunque la decadencia de la navegación de cabotaje se deba a múltiples factores ya señalados al iniciarse este parágrafo, el trazado de las líneas férreas fue uno de ellos. La nación, construyendo líneas férreas paralelas a sus principales cursos de agua navegables, estaba repitiendo el esquema europeo sin hallarse en Europa: canales y vías en lucha competitiva. Lo que allá podía hasta justificarse aduciendo la tremenda vitalidad del capitalismo, aquí se conseguía a base de onerosas garantías pagadas por los habitantes de la República a favor de empresas ferroviarias extranjeras. Se desaprovechaba lo existente y se construía un sistema nuevo totalmente importado. Imitar el esquema europeo era, en nuestro caso, hipotecar de manera casi irremediable el futuro. Desde este ángulo es legítimo hablar de un imperialismo deformante.

Porque, ¿qué pasaría con los ferrocarriles si alguna vez llegaban los ríos de nuevo a poblarse de naves? Se convertirían en una carga para el Estado. Si ello no llegaba a suceder nunca, el resultado final era también negativo. Los ríos se habrían vaciado y el pabellón oriental ya no los surcaría. En cambio, las empresas británicas enviaban los dividendos a la City, descapitalizando a la nación, y obligándola a mantener ocioso todo un sistema de comunicaciones que, bien estimulado, hubiera podido cumplir su función dentro de un esquema *nacional* de vías de transportes.

Capítulo II
El comienzo de una política de obras públicas

1 — Los fundamentos sociales y teóricos

La clase alta rural progresista, como lo hemos estudiado en el Tomo anterior, exigió de los Gobiernos la mejora de las comunicaciones como requisito indispensable para la modernización de la nación. Eso fue, por lo menos, lo que los ideólogos de la Asociación Rural plantearon desde 1871.

También las empresas ferroviarias estaban interesadas en fomentar *determinado* enfoque estatal sobre caminos y puentes, aquel que les permitiera usar los caminos vecinales y departamentales para extender el radio de influencia de sus estaciones.

Frente a estas dos fuerzas, sin embargo, se hallaba una realidad económica y social que *no imponía* al Estado una modificación de su conducta anterior. La clase alta rural tradicional, fuerza mucho mayor que el ala progresista, deseaba que los caminos fueran mejorados y los peajes de las balsas rescatados por el Estado, pero no estaba dispuesta a dar sus dineros en forma de impuestos para permitir al Gobierno la realización de lo que reclamaba. Esta incoherencia tenía, sin embargo, su lógica: mientras los novillos fueran criollos, los estancieros no sentirían la *necesidad* de buenas rutas. Sólo el mestizo los haría cambiar de actitud.

Considerando entonces el peso todavía escaso de las fuerzas sociales que propugnaban un Estado diligente en esta materia, el auténtico mérito de la iniciación de una política de obras públicas corresponde antes que a nadie, a la clase dirigente del país: su patriciado civilista. Este grupo social, cuyos cambios ideológicos en más de una oportunidad hemos mencionado, derivó como corolario del Estado interventor cuyas bases estaba echando, una política de obras públicas. Nueva demostración del concepto de los fines secundarios del Estado que su política nacionalista propugnó.

Aunque pueden señalarse antecedentes (*), una coherente po-

(*) Ellos pueden rastrearse hasta el año 1831 en que fue creada por el Gobierno del Presidente Fructuoso Rivera la Comisión Topográfica. En 1854 se organizó la Inspección de Obras Públicas, refundiéndose las dos anteriores en 1864

lítica de vialidad sólo comienza a gestarse bajo la Presidencia de Julio Herrera y Obes y su Ministro de Fomento. el ingeniero Juan A. Capurro. La Administración posterior —Juan Idiarte Borda— definió todavía más el hecho y lo convirtió en una de las funciones principales del Estado moderno. El Ministro de Fomento fue en este caso el ingeniero Juan José Castro.

En enero de 1891, Julio Herrera y Obes explicó la necesidad de modificar los ministerios existentes. Deseaba una mayor racionalización administrativa que redundase en una, ampliación de las funciones del Estado. La novedad mayor consistió en la creación del Ministerio de Fomento que debía encargarse de lo que incumbía hasta ese momento al de Gobierno en materia de "obras públicas, inmigración, agricultura, colonización, etc., etc." (1003).

Desde ese puesto, los ingenieros Juan A. Capurro y Juan José Castro actuaron como nuestros primeros tecnócratas, es decir, buscaron que el punto de vista de los especialistas influyera en las decisiones de la vida política, determinándola en más de una oportunidad.

Los fundamentos teóricos acerca de la necesidad de una política de obras públicas, fueron expuestos en el Mensaje enviado a las Cámaras en 1891 proponiendo la creación del Departamento Nacional de Ingenieros. Julio Herrera y Obes y Juan A. Capurro vincularon el cambio de actitud en el Estado a un fenómeno que la crisis había destacado: la necesidad de diversificar la producción nacional. La política de obras públicas era una forma de responder al desafío que nos planteaba la monoproducción ganadera: *"El país entero y los Poderes Públicos comprenden que hemos salido ya del estado primitivo de nuestra nacionalidad, cuyos recursos en su casi totalidad consistían en la ganadería* [...] *Hoy día las cosas han cambiado notablemente. El aumento de población, la progresiva subdivisión de las propiedades en campaña y su mayor valor, nos obligan a buscar además otros recursos en la agricultura y en la industria. De ahí la necesidad de construir grandes obras públicas que consisten principalmente en las líneas de ferrocarriles y caminos carreteros, para poner nuestros centros productores en*

en la Dirección General de Obras Públicas. Hasta ese momento la actitud del Estado tendía a reducirse a una sola función: la vigilancia de las obras públicas construidas por los particulares. La ley del 15 de abril de 1884 bajo la administración de Máximo Santos dio un paso más importante con la creación de la Dirección General de Caminos. Esta debía encargarse de efectuar los estudios del trazado de una red de caminos nacionales, departamentales y vecinales, redactar los proyectos de las obras a ejecutarse y dirigir y vigilar la construcción con arreglo a los pliegos de condiciones. No se previó la realización de obras por la acción empresarial del Estado.

La Dirección General de Caminos "defraudó las esperanzas... sin dejar como señal de su paso una sola obra de caminos que desmintiera la inutilidad de su existencia como entidad científica..." Distrajo los fondos con que al principio fue dotada en obras de "utilidad discutible y completamente ajenas a su cometido, perjudicando los intereses generales y el desarrollo económico del país..." Este juicio, emitido por un joven ingeniero en 1901 (1001) fue, en los hechos, compartido por el Ministro de Fomento Juan A. Capurro al crear en su lugar en 1892 el Departamento Nacional de Ingenieros. La enumeración de los trabajos realizados por la Dirección General de Caminos desde su creación en 1884 hasta su extinción en 1891, también demuestra su nula influencia en el mejoramiento de la red vial. (1002).

contacto con los mercados de consumo y exportación [...] *Estamos, pues, abocados, a la época de las grandes obras públicas...*" (1004).

Y cuando en el Senado, Magariños Cervantes objetó el número de funcionarios que iban a incorporarse a las planillas presupuestales con la creación del Departamento Nacional de Ingenieros, el Ministro Juan A. Capurro, sostuvo que la consecuencia primera de esa política de obras públicas tenía que ser la creación de un cuerpo de técnicos que la planificasen: "*El país necesita* [...] *esta oficina técnica, pero de un modo urgente. Está abocado a emprender grandes trabajos públicos que son los que constituirán su verdadero progreso material: se están construyendo ferrocarriles y es necesario que se hagan puertos. Pronto se va a presentar a la consideración del Honorable Cuerpo Legislativo el Proyecto de Puerto de Montevideo. Además, tendremos que hacer probablemente canalizaciones, caminos, etc. Saliendo el país de esta crisis* [...] *inmediatamente tendremos un inmenso desarrollo en materia de obras públicas, y por consiguiente el Gobierno debe hallarse habilitado para poder seguir este progreso por medio de una oficina técnica perfectamente constituida con elementos necesarios para poderlo asesorar...*".

El Ministro recibió el apoyo del senador Angel Floro Costa, quien refiriéndose a la emigración de ingenieros nacionales por falta de trabajo en nuestras tierras, concretó su apoyo en estas modernísimas palabras: "*Los hombres de ciencia no se reemplazan: se reemplazan los soldados de línea, los sacristanes de iglesias, se reemplaza la burocracia subalterna, pero los hombres de ciencia no se reemplazan, y en un país en que tan escasos son las ilustraciones y los hombres de ciencia, conviene tener mucha consideración con los que vuelven a él...*" (1005).

Mantener un cuerpo técnico independiente de las empresas privadas y que sólo respondiera al interés público, era esencial si se deseaba una vialidad coherente y nacional. Impedir la emigración de nuestros escasos ingenieros, para formar con ellos el grupo asesor del Gobierno en materia vial, era otra forma de "orientalizar" los destinos de la República (*).

Partiendo de estos fundamentos teóricos, el Gobierno debía ahora enfrentar la realidad.

2 — Las realizaciones del período y la crisis financiera

El proyecto creador del Departamento Nacional de Ingenieros refundía en una sola institución a las viejas Dirección General de Caminos, Dirección General de Obras Públicas y Consejo General de Obras Públicas, a la vez que incorporaba un personal técnico de ingenieros y arquitectos a la administración. Fue aprobado por las Cámaras y convertido en ley el 3 de setiembre de 1892 (1006).

(*) Precisamente es por estos años, en 1887, que se fundó la Facultad de Matemáticas como nueva dependencia de la Universidad de la República.

Todo lo relativo a las obras públicas le competía. Desde la vigilancia de las empresas ferroviarias, a la construcción de puentes, caminos y obras de canalización por cuenta del Estado o mediante la contratación de empresas particulares, el Departamento tenía una muy vasta esfera de influencia (1007).

Y aunque el Departamento fue criticado con posterioridad, señalándose la ausencia de un sistema de ingresos y ascensos racional —ya que todo quedaba librado, en materia tan específica y delicada, al arbitrio de las autoridades superiores— (1008), su obra, sobre todo si la comparamos con la de las instituciones que lo precedieron, fue importante y señaló el primer paso del Estado en esta materia.

A pesar de las dificultades financieras, el Gobierno pudo mostrar en su haber 67 puentes construidos entre 1892 y 1893 frente a 18 entre 1890 y 1891. Comenzó la reacción contra el viejo régimen de las concesiones de puentes y calzadas a los particulares, rescatándose algunos de los más importantes en la zona sur del país (arroyo de Pando, arroyo de Mosquitos, etc.) (1009).

Respondiendo a un pedido expreso de los comerciantes de Paysandú de marzo de 1891, se procedió al drenaje del Paso del Almirón sobre el Río Uruguay, solución eficaz sólo durante un corto tiempo, pero demostrativa del interés que la navegación despertaba en los Poderes Públicos (1010). De mayor relevancia fue la resolución del Ministerio de Fomento de mayo de 1892 disponiendo una partida de fondos y el nombramiento de una comisión, para realizar los estudios acerca de la posible canalización del Río Negro, nuestra principal arteria interna (1011).

En cuanto al trazado de los caminos, si bien la obra del Gobierno fue en los hechos nula, el Ministro de Fomento Juan A. Capurro —vinculado desde antiguo a la Empresa del Ferrocarril Central— sentó una teoría en su Memoria correspondiente a los años 1891 y 1892 que no podía menos que satisfacer a las compañías ferroviarias:

"Lo más urgente por ahora consiste, a juicio del Poder Ejecutivo, en componer los caminos nacionales y departamentales que comunican con las estaciones de los ferrocarriles, y de esto se ocupará a la brevedad posible el Poder Ejecutivo, utilizando el concurso de dichas empresas..." (1012).

En descargo del Ministro debe aceptarse que las finanzas no permitían un proyecto de más envergadura, como lo hubiera sido el estudio de la red de los caminos *nacionales*.

Las empresas ferroviarias fueron un permanente factor de presión para que el Estado trazara, modificara, arreglara y construyera la red de caminos departamentales y vecinales. Las razones pueden parecer obvias pero merecen cierto análisis. Como era natural, las empresas ferroviarias nunca mencionaron la necesidad que la nación tenía de los caminos *nacionales* —los que de hecho, iban a competir con ellas—, sino la urgencia en construir los que llevaran la producción departamental a las estaciones. Estas, aisladas en medio de una campaña sin caminos secundarios de acceso, estaban condenadas a una vida precaria pues su radio de atracción

se reducía enormemente ante el pésimo estado de nuestras rutas.

En el Congreso Agrícola-Ganadero de 1895, Luis Varela presentó un completo informe sobre las necesidades de la vialidad y argumentó que: "*...si nadie puede desconocer los servicios de nuestras líneas férreas, tampoco es posible negar que, existiendo ellas sólo para las grandes comunicaciones* [...] *no llenan sino una parte de las necesidades del tráfico en la República, como tampoco es dudoso que en las circunstancias presentes, aún para las mismas comunicaciones nacionales, pierden aquellas líneas una gran parte de su utilidad por la falta de caminos públicos que permitan una comunicación permanente y segura entre la vía férrea o sus estaciones y el interior de los departamentos...*".

La servidumbre del camino en relación a la vía férrea era la tesis natural de las empresas británicas y había sido adoptada sin mayores discusiones por los estancieros. Las "carreteras de puro lujo" destinadas a competir con el ferrocarril no tenían sentido si debían, tarde o temprano, abonarlas los propietarios por medio del impuesto. Lo único sensato era convertir al camino en un sirviente de las estaciones diseminadas en la campaña. Formaría un engranaje con el ferrocarril y su construcción estaría a la altura de la precaria situación financiera nacional luego que la crisis amainara. Para ello se necesitaba una determinada política de obras públicas que se concretara a la vialidad departamental más que a la vialidad nacional.

Pero este punto de vista teórico —que en los años del batllismo hallaría su enfoque opuesto— por ahora carecía de posibilidades prácticas de concretarse. Cualquiera fuera el ángulo desde el que el Estado viese el problema, los años de la crisis no eran los indicados para modificar nada. Las angustias financieras determinaron que la red de caminos no sufriera más alteraciones que las negativas provocadas por el cercamiento de los fundos. El ferrocarril no pudo imponer esta vez la construcción de caminos accesorios por la muy sencilla razón de que el Gobierno se veía en figurillas para abonar incluso la garantía a las propias empresas ferroviarias.

* * *

Lo que determinó que toda esta política de obras públicas estuviera condenada al fracaso, fue la crisis financiera que atravesó el Estado durante los años estudiados y en particular, luego de 1890.

Los únicos recursos afectados a las obras públicas eran aquellos que la ley del 5 de enero de 1883 había atribuido a las Juntas Económico Administrativas (1013). Tales ingresos constituidos por la patente de rodados, apenas si ascendían en todos los departamentos de campaña a unos $ 90.000 por año, suma a todas luces insuficiente para realizar una gran política de obras públicas, puesto que la construcción de un solo puente sobre un río importante la absorbería con facilidad (1014).

El Gobierno lo confesó en varias oportunidades. El freno mayor era la falta de recursos. En 1893: "*Si a primera vista no parece grande la suma de labor producida, muy contrario será el juicio que de ella se forme V. E., tomando en consideración el reducido personal y la escasez de recursos con que se ha contado...*" (1015).

También la orfandad técnica trababa las iniciativas de gran vuelo. Así lo dijo el Departamento Nacional de Ingenieros en su Memoria de 1894: "*Las grandes iniciativas así como los grandes estudios de observación y gabinete que son previos a la construcción de edificios públicos, vías de comunicación, obras de saneamiento, proyectos de puertos y ríos navegables, obras de fortificación, etc.* [...] *todos esos trabajos no han podido acometerse directamente por el Departamento Nacional de Ingenieros como debiera* [...] *en virtud de la escasez ya apuntada de personal científico...*" (1016).

La dualidad de criterios con que la clase alta rural enfrentaba el problema de la vialidad quedó de manifiesto. Mientras la Asociación Rural seguía reclamando una rápida mejora de la red de caminos, cuando los hacendados se reunieron en el Congreso de 1895 se negaron sistemáticamente a apoyar cualquier moción que implicara un aumento en los impuestos vigentes para destinarlos a la vialidad. Es que, en realidad, aunque les interesaba que sus tropas de novillos y sus lanas viajaran en mejores condiciones, aquellas en que todavía lo hacían no los alarmaban en demasía.

En el Congreso citado de 1895, el estanciero E. Artagaveytia propuso destinar el 1 % de la Contribución Inmobiliaria *existente* para fondos de vialidad. El Presidente del Congreso, Dr. Carlos María de Pena, dio la respuesta que estaba en la boca de todos los políticos profesionales de nuestro patriciado: "*Es una ilusión hablar de que se puede tomar de la contribución inmobiliaria tanto o cuanto, cuando el hecho positivo es el desequilibrio financiero. Si se ha de vestir a un santo y desnudar a otro, es algo que vendría a agravar el desequilibrio...*".

La auténtica posición de la clase alta rural la brindó el ingeniero y estanciero Carlos A. Arocena al decir que los fletes por tierra eran mínimos, "siendo de todo punto imposible llegar a un flete más bajo, aún cuando nuestras carreteras fueran tan buenas como las carreteras de París". En efecto, no existía un interés *real* por parte de ese influyente grupo social en modificar el panorama vial del país (1017). La razón surgía clara si se analizaban los fríos datos de la economía: el Uruguay de los caminos huellas era perfectamente compatible con el Uruguay del ganado criollo y los saladeros.

CUADROS ESTADISTICOS

CUADRO Nº 1

EVOLUCION DEL PRECIO DE LA TIERRA POR QUINQUENIOS EN LOS ESTABLECIMIENTOS RURALES. 1886 - 1895. (Precio en pesos por hectárea).

	1886–1890	1891–1895
ZONA SUR		
Canelones	37.55	34.20
San José	10.63	19.09
Flores	s/d.	18.10
Promedio	24.09	23.69
Porcentaje de aumento o descenso	+ 122 %	— 1,2 %
ZONA LITORAL		
Paysandú	s/d.	8.02
Río Negro	9.74	10.12
Soriano	24.39	17.31
Colonia	18.68	19.02
Promedio	17.60	13.61
Porcentaje de aumento o descenso	+ 112 %	— 22,6 %
ZONA NORTE		
Salto	s/d.	s/d.
Artigas	s/d.	3.90
Rivera	5.39	s/d.
Tacuarembó	6.36	7.30
Treinta y Tres	6.46	s/d.
Cerro Largo	s/d.	9.75
Promedio	6.07	7.00
Porcentaje de aumento o descenso	+ 42 %	+ 15 %
ZONA CENTRO		
Lavalleja	16.92	12.51
Durazno	17.63	24.18
Maldonado	9.82	8.34
Florida	21.68	21.85
Rocha	s/d.	9.72
Promedio	16.51	15.32
Porcentaje de aumento o descenso	+ 41 %	— 7,2 %
PROMEDIO DE TODO EL PAIS	16.06	14.93
PORCENTAJE DE AUMENTO O DESCENSO	+ 90 %	— 7 %

CUADRO Nº 2

EVOLUCION DEL PRECIO DEL ARRENDAMIENTO DE LA TIERRA POR QUINQUENIOS EN LOS ESTABLECIMIENTOS RURALES. 1886-1895. (Precio en pesos por hectárea)

	1886–1890	1891–1895
ZONA SUR		
Canelones	2.98	2.85
San José	1.70	1.08
Flores	1.20	1.14
Promedio	1.96	1.69
Porcentaje de aumento o descenso	—	—13,7 %
ZONA LITORAL		
Paysandú	s/d.	0.88
Río Negro	0.70	0.57
Soriano	s/d.	0.85
Colonia	s/d.	s/d.
Promedio	0.70	0.76
Porcentaje de aumento o descenso	—	+ 8,5 %
ZONA NORTE		
Salto	s/d.	s/d.
Artigas	s/d.	0.32
Rivera	s/d.	s/d.
Tacuarembó	0.68	0.61
Treinta y Tres	s/d.	s/d.
Cerro Largo	0.27	0.30
Promedio	0.47	0.61
Porcentaje de aumento o descenso	—	+ 29,7 %
ZONA CENTRO		
Lavalleja	0.81	0.55
Durazno	0.90	0.80
Maldonado	s/d.	s/d.
Florida	1.01	1.30
Rocha	s/d.	s/d.
Promedio	0.90	0.88
Porcentaje de aumento o descenso	—	— 2,2 %
PROMEDIO DE TODO EL PAIS	1.00	0.98
PORCENTAJE DE AUMENTO O DESCENSO	—	— 2 %

Notas aclaratorias a los Cuadros Nos. 1 y 2:

Estos cuadros y el trabajo de investigación correspondiente fueron realizados por el Prof. Armando Miraldi López auxiliado por la señorita Ana María Martínez.

La investigación completa que abarcó los años 1886 a 1913 (descartando el período 1900-1905 para el cual existen fuentes oficiales muy precisas y confiables), fue realizada sobre la base de un fichado de 800 escrituras de compra-venta de estancias y chacras y 300 correspondientes a arrendamientos. En los futuros tomos se publicará el resultado de los años 1896 a 1913.

La investigación se realizó en la Escribanía de Gobierno y Hacienda, revisándose los protocolos de los Escribanos: Luis B. Cardozo; Luis Q. Cardozo; Solano Riestra; Osvaldo Acosta; Pelayo M. de Pena; Avelino José Martorell; Fructuoso Leal; Guillermo Moratorio Palomeque; Santos Icasuriaga; Nicolás Bergallo y José Durán y Vidal.

Se procedió con igual criterio para descartar algunas operaciones y presentar los cuadros que el utilizado para el Cuadro Nº 1 del Tomo I de esta obra. En este caso las fichas descartadas han sumado más de 200.

Como es natural, ante la escasez de datos en algunas circunscripciones departamentales, asignamos más valor a los promedios zonales y sobre todo al promedio general para todo el país que a los valores departamentales. La advertencia que hiciéramos en el Tomo I se mantiene: estos cuadros señalan sólo tendencias y de ninguna manera realidades que tengan una absoluta precisión matemática.

En los dos cuadros se ha introducido una variante que debe ser tenida en cuenta para comparar, sin equivocarse, estos resultados con los del tomo anterior. El departamento de Canelones fue incluido en esta oportunidad. Ello sin duda eleva el nivel general de precios y puede incluso desfigurar en alguna medida las cifras de "porcentaje de aumento" en relación al cuadro anterior donde aquél departamento no fue considerado.

En el cuadro Nº 1 el primer porcentaje de aumento o descenso está calculado en relación al cuatrienio anterior (1882-1885) del Cuadro Nº 1 del tomo primero.

En el cuadro Nº 2, en cambio, ese cálculo no se pudo hacer pues la investigación que realizáramos para el período 1851-1885 no abarcó a los arrendamientos, por lo cual esa columna quedó en blanco.

CUADRO Nº 3

PRECIOS PAGOS DURANTE EL MES DE ENERO EN LA TABLADA NORTE DE MONTEVIDEO POR NOVILLOS PARA SALADEROS.

Años	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
Precios:	$ 13.69	13.17	12.63	14.41	16.02	13.81	11.61	13.26	14.31

NOTA: Estos precios provienen del diario "El Telégrafo Marítimo", sección Tablada Norte, Precios de novillos para saladeros. Han sido tomadas día por día las cantidades máximas y mínimas y luego promediadas. Hemos elegido el mes de enero por ser aquel en que la abundancia de tropas y la faena saladeril en pleno funcionamiento no provocaba distorsiones. De cualquier manera, por ser éste un precio de **Tablada** y corresponder a un solo mes del año puede ocurrir que revele sólo una tendencia y no la realidad de seguro más compleja. Era frecuente que los saladeristas enviasen comisionados a las estancias a comprar directamente las novilladas, hecho que sucedió más en el caso de los industriales del litoral y la gran fábrica Liebig's por ejemplo. Si ello sucedía, los precios eran mucho más bajos que los que aquí presentamos. De cualquier modo, las cotizaciones de la Tablada de Montevideo merecen ser conocidas por su valor tendencial y pueden servir de base para un análisis estadístico no demasiado riguroso.

También este cuadro pudo ser realizado gracias a la investigación que practicó en la prensa el Prof. Armando Miraldi López auxiliado por la señorita Ana María Martínez.

CUADRO Nº 4

EXISTENCIA DE GANADOS EN TODA LA REPUBLICA
(número de cabezas)

	Bovinos	Ovinos	Equinos
1886	6.254.491	17.245.977	445.525
1887	6.119.482	15.905.441	408.452
1888	5.519.856	12.943.651	364.040
1889	5.281.522	13.757.143	357.725
1890	5.377.315	10.445.170	363.143
1892	5.487.604	11.012.769	389.180
1893	5.496.975	12.249.787	398.475
1894	5.205.272	12.820.736	378.960

NOTA: Estas cifras provienen de las declaraciones juradas hechas por los hacendados al abonar la Contribución Inmobiliaria. Como se ha demostrado en el texto, las ocultaciones eran importantes. Fuente: Anuarios Estadísticos.

CUADRO Nº 5.

EXISTENCIA DE GANADOS POR DEPARTAMENTO

	1886		1890		1894	
	Bovinos	Ovinos	Bovinos	Ovinos	Bovinos	Ovinos
Artigas	345.358	354.035	463.843	367.227	402.439	420.415
	30	31				
Canelones	27.285	150.812	27.123	75.554	41.369	64.913
	5	31				
Cerro Largo	660.939	551.920	615.373	432.390	605.846	537.415
	44	36				
Colonia	167.070	1.547.119	158.333	798.704	110.678	714.882
	29	272				
Durazno	579.704	2.483.120	332.230	1.370.520	253.877	2.155.850
	40	173				
Flores			69.259	1.016.690	92.135	1.135.180
San José	180.274	2.187.048	91.328	468.830	84.125	397.998
	15	190				
Florida	175.831	1.768.037	172.670	1.044.205	154.586	913.802
	14	146				
Maldonado	89.836	369.269	75.895	222.542	90.138	280.718
	21	89				
Lavalleja	291.646	982.923	545.171	162.934	284.520	805.615
	23	78				
Paysandú	646.485	628.215	423.392	398.970	524.632	668.250
	48	47				
Río Negro	379.352	883.905	362.836	695.387	418.434	885.862
	44	104				
Rivera	428.444	292.341	238.661	131.707	88.803	168.397
	43	29				
Rocha	247.857	511.278	217.472	465.525	266.832	479.953
	22	46				
Salto	663.638	620.509	439.449	442.702	603.365	581.979
	52	49				
Soriano	321.707	2.299.303	233.773	1.264.437	184.778	1.208.284
	34	249				
Tacuarembó	677.678	1.040.153	536.821	641.248	651.415	894.281
	32	49				
Treinta y Tres	371.427	575.990	373.686	445.598	347.300	506.942
	38	60				

NOTA: Las cifras provienen de las declaraciones de los hacendados para el pago de la Contribución Inmobiliaria. En el año 1886 hemos hallado la densidad del ganado por Kilómetro cuadrado, cantidad ubicada debajo de la de existencia por departamento. Fuente: Anuarios Estadísticos.

CUADRO Nº 6

FAENA PARA CONSUMO DE MONTEVIDEO (miles de cabezas)

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
BOVINOS	111	112	128	153	154	156	148	132	140
OVINOS	76	55	68	75	40	37	50	59	56

Fuente: Anuarios Estadísticos.

CUADRO Nº 7

FAENA DE LOS SALADEROS Y FABRICAS DE CARNE (cabezas de ganado vacuno)

REGIONES	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
MONTEVIDEO	310.617	180.300	345.449	351.823	269.350	233.900	300.000	277.500	400.000
% sobre total URUGUAY	41	36	45	50	42	38	47	37	47
LITORAL URUGUAYO	440.300	319.254	428.000	357.100	372.750	379.600	336.400	470.000	446.100
% sobre total URUGUAY	59	64	55	50	58	62	53	63	53
TOTAL URUGUAY	751.067	499.554	773.449	708.923	642.100	613.500	636.400	747.500	846.100
% sobre total GENERAL	47	43	47	39	35	31	32	37	42
BUENOS AIRES	182.100	60.928	194.850	343.800	370.600	448.000	443.200	379.600	352.000
ENTRE RIOS	298.800	262.280	272.600	357.600	393.400	396.000	322.800	362.200	286.200
TOTAL ARGENTINA	480.900	323.208	467.450	701.400	764.000	844.600	766.000	741.800	638.200
% sobre total GENERAL	30	28	28	39	42	43	39	37	32
TOTAL EN EL PLATA	1.231.967	822.762	1.240.899	1.410.323	1.406.100	1.458.100	1.402.400	1.489.300	1.484.300
SALADEROS DE LA FRONTERA EN RIO GRANDE	—	—	—	44.300	37.700	63.000	74.400	69.100	131.500
RESTO DE RIO GRANDE	—	—	—	365.000	380.000	455.000	485.000	450.000	380.000
TOTAL RIO GRANDE	375.000	335.000	410.000	409.300	417.700	518.000	559.400	519.100	511.500
% sobre total GENERAL	23	29	25	22	23	26	29	26	26
TOTAL GENERAL	1.606.967	1.157.762	1.650.899	1.819.623	1.823.300	1.976.100	1.961.800	2.008.400	1.995.800

Los datos correspondientes a nuestro país y la República Argentina provienen de los Anuarios Estadísticos. Las cifras de Río Grande son el resultado de combinar dos fuentes de información: Eduardo Acevedo: "Anales Históricos del Uruguay", Tomo IV, p. 428 y 534 y Agustín Ruano Fournier: "Estudio económico de la producción de las carnes del Río de la Plata". Los datos de Ruano Fournier, sin embargo, debieron ser revisados, pues de ellos se desprende que el autor: a) al proporcionar la faena total de Río Grande no incluye a los saladeros de la frontera y b) incluyó esa faena dentro de la cifra asignada a los saladeros del litoral uruguayo, interpretación defendible —aunque no la hemos adoptado— puesto que los saladeros de la frontera faenaban ganados orientales.

CUADRO Nº 8

IMPORTACION POR PAISES

(en miles de pesos. Debajo de cada cantidad, el porcentaje de participación de cada país)

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
REINO UNIDO	$ 5.610 28 %	$ 6.711 27 %	$ 9.527 32 %	$ 10.472 28 %	$ 8.772 27 %	$ 5.477 29 %	$ 5.647 31 %	$ 6.406 33 %	$ 8.021 34 %
FRANCIA	$ 3.410 17 %	$ 4.114 17 %	$ 4.532 15 %	$ 5.516 15 %	$ 5.099 16 %	$ 2.476 13 %	$ 2.259 12 %	$ 1.953 10 %	$ 2.387 10 %
BRASIL	$ 1.487 7 %	$ 1.826 7 %	$ 2.624 9 %	$ 2.505 7 %	$ 2.473 8 %	$ 1.685 9 %	$ 1.313 7 %	$ 1.599 8 %	$ 1.944 8 %
ESPAÑA	$ 2.015 9 %	$ 2.149 9 %	$ 2.209 7 %	$ 2.615 7 %	$ 2.174 7 %	$ 1.826 10 %	$ 1.775 10 %	$ 1.844 9 %	$ 1.921 8 %
ITALIA	$ 1.492 7 %	$ 1.697 7 %	$ 2.400 8 %	$ 3.261 9 %	$ 2.629 8 %	$ 1.956 10 %	$ 2.020 11 %	$ 1.995 10 %	$ 2.101 9 %
EE. UU.	$ 1.247 6 %	$ 1.702 7 %	$ 1.585 5 %	$ 3.412 9 %	$ 2.445 8 %	$ 928 5 %	$ 1.105 6 %	$ 1.108 6 %	$ 1.688 7 %
ALEMANIA	$ 2.099 10 %	$ 2.839 12 %	$ 3.042 10 %	$ 3.432 9 %	$ 2.809 9 %	$ 1.844 10 %	$ 2.092 11 %	$ 2.146 11 %	$ 2.700 11 %
BELGICA	$ 862 4 %	$ 1.196 5 %	$ 1.594 5 %	$ 1.626 4 %	$ 1.496 5 %	$ 731 4 %	$ 836 5 %	$ 1.084 6 %	$ 1.284 5 %
CUBA	$ 193 1 %	$ 216 1 %	$ 190 1 %	$ 186 1 %	$ 193 1 %	$ 209 1 %	$ 136 1 %	$ 198 1 %	$ 224 1 %
ARGENTINA	$ 518 3 %	$ 443 2 %	$ 763 3 %	$ 1.450 4 %	$ 2.643 8 %	$ 1.578 8 %	$ 1.073 6 %	$ 1.195 6 %	$ 1.370 6 %
Total	$ 20.195	$ 24.616	$ 29.477	$ 36.824	$ 32.365	$ 18.979	$ 18.404	$ 19.672	$ 23.800

NOTA: El total comprende a todas las naciones y no sólo a las enumeradas. Fuente: Anuarios Estadísticos.

CUADRO Nº 9

EXPORTACION POR PAISES

(en miles de pesos. Debajo de cada cantidad, el porcentaje de participación de cada país)

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
REINO UNIDO	$ 4.989 21 %	$ 4.125 22 %	$ 5.088 18 %	$ 3.552 14 %	$ 3.946 14 %	$ 4.961 18 %	$ 4.479 17 %	$ 3.256 12 %	$ 3.967 12 %
FRANCIA	$ 2.598 11 %	$ 2.477 13 %	$ 4.558 16 %	$ 5.224 20 %	$ 6.121 21 %	$ 6.284 23 %	$ 4.410 17 %	$ 5.627 20 %	$ 5.426 16 %
BRASIL	$ 4.481 19 %	$ 2.564 14 %	$ 5.432 19 %	$ 3.295 13 %	$ 3.279 11 %	$ 4.712 18 %	$ 4.514 17 %	$ 5.496 20 %	$ 8.036 24 %
BELGICA	$ 3.791 16 %	$ 3.354 18 %	$ 3.430 12 %	$ 4.111 16 %	$ 3.141 11 %	$ 3.580 13 %	$ 3.165 12 %	$ 3.530 13 %	$ 4.408 13 %
EE. UU.	$ 2.719 11 %	$ 1.523 8 %	$ 2.327 8 %	$ 1.441 6 %	$ 2.004 7 %	$ 1.849 7 %	$ 2.244 9 %	$ 1.432 5 %	$ 1.900 6 %
CUBA	$ 371 2 %	$ 957 5 %	$ 623 2 %	$ 250 1 %	$ 234 1 %	$ 348 1 %	$ 631 2 %	$ 434 2 %	$ 284 1 %
ESPAÑA	$ 251 1 %	$ 153 1 %	$ 230 1 %	$ 367 1 %	$ 242 1 %	$ 227 1 %	$ 425 2 %	$ 378 1 %	$ 871 3 %
ITALIA	$ 470 2 %	$ 317 2 %	$ 369 1 %	$ 382 1 %	$ 359 1 %	$ 562 2 %	$ 368 1 %	$ 526 2 %	$ 560 2 %
ALEMANIA	$ 366 2 %	$ 322 2 %	$ 1.243 4 %	$ 1.300 5 %	$ 1.020 4 %	$ 1.473 5 %	$ 2.007 8 %	$ 1.564 6 %	$ 1.453 4 %
ARGENTINA	$ 1.157 5 %	$ 1.122 6 %	$ 2.057 7 %	$ 2.290 9 %	$ 2.551 9 %	$ 2.472 9 %	$ 2.985 12 %	$ 4.780 17 %	$ 5.990 18 %
T O T A L	$ 23.812	$ 18.672	$ 28.008	$ 25.954	$ 29.086	$ 26.998	$ 25.952	$ 27.681	$ 33.480

NOTA: El total comprende a todas las naciones y no sólo a las enumeradas. Fuente: Anuarios Estadísticos.

CUADRO Nº 10

EXPORTACION DE PRODUCTOS POR PAISES

(Debajo del número o los Kilos en miles exportados a cada país, en ciertos productos figura el porcentaje en relación al volumen total exportado)

		1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
Bovinos en pie										
BRASIL	Nº	35.786	48.371	55.974	17.183	29.495	101.178	119.994	73.164	84.026
ARGENTINA		2.634	1.398	1.601	4.642	6.274	40	40	66	90
REINO UNIDO		45	—	—	—	—	9	—	—	—
EE. UU.		—	—	—	—	—	—	—	—	50
ALEMANIA		—	—	—	—	—	—	—	—	2
FRANCIA		12	—	—	—	—	1	—	—	—
ITALIA		84	—	—	—	—	—	—	—	—
Ovinos en pie										
BRASIL	Nº	62.359	15.588	30.334	34.086	22.363	33.134	35.830	32.807	34.007
ARGENTINA		31.821	52.392	9.766	20.003	2.819	2.512	87.524	5.022	15.749
EE. UU.		—	—	—	—	—	—	—	—	1.200
FRANCIA		276	—	—	—	—	—	—	—	524
REINO UNIDO		421	—	—	—	—	—	—	—	—
Tasajo										
BRASIL	K.	28.779	12.316	30.911	26.395	22.283	24.968	30.448	32.820	47.662
	%	67 %	43 %	62 %	69 %	58 %	74 %	76 %	75 %	85 %
CUBA		3.660	9.543	6.011	2.497	2.324	3.322	6.158	3.930	2.544
	%	9 %	33 %	12 %	7 %	6 %	10 %	15 %	9 %	5 %
REINO UNIDO		441	287	944	892	918	1.471	493	808	199
	%	1 %	1 %	2 %	2 %	2 %	4 %	1 %	2 %	0,3 %
ARGENTINA		1.659	343	273	307	89	3.509	2.516	5.821	4.698
	%	4 %	1 %	0,5 %	1 %	0,2 %	10 %	6 %	13 %	8 %
ESPAÑA		97	—	—	328	211	200	121	75	396
FRANCIA		35	43	85	—	34	—	—	40	2

CUADRO Nº 10 (Cont.)

		1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
Carne Conservada										
REINO UNIDO	K.	712	362	330	176	125	—	—	4	16
FRANCIA		598	—	—	2	—	—	128	24	—
ARGENTINA		515	2	—	1	—	—	—	—	—
Extracto de Carne										
REINO UNIDO	K.	618	441	570	438	603	563	482	69	214
BELGICA		—	—	—	83	128	127	—	94	162
ARGENTINA		—	5	—	17	25	21	41	324	273
Cueros Vacunos Salados										
REINO UNIDO	Nº	275	217	403	215	221	317	231	410	299
	%	33 %	34 %	42 %	28 %	25 %	39 %	24 %	45 %	26 %
FRANCIA		213	145	291	258	334	282	220	241	412
	%	26 %	23 %	31 %	34 %	38 %	35 %	23 %	26 %	35 %
BELGICA		212	201	136	144	147	135	160	172	281
	%	25 %	31 %	14 %	19 %	17 %	17 %	17 %	19 %	24 %
ALEMANIA		2	2	12	29	28	27	210	33	11
	%	0,2 %	0,3 %	1 %	4 %	3 %	3 %	22 %	4 %	1 %
Cueros Vacunos Secos										
EE. UU.	Nº	607	570	782	522	814	685	620	593	685
	%	66 %	66 %	78 %	50 %	50 %	68 %	66 %	55 %	74 %
FRANCIA		126	58	56	45	82	53	63	80	24
	%	14 %	7 %	6 %	4 %	5 %	5 %	7 %	7 %	3 %
ITALIA		59	49	30	63	94	142	74	87	55
	%	6 %	6 %	3 %	6 %	6 %	14 %	8 %	8 %	6 %
ESPAÑA		38	34	48	146	81	54	104	37	43
	%	4 %	4 %	5 %	14 %	5 %	5 %	11 %	3 %	5 %
ALEMANIA		2	—	—	26	14	1	9	105	21
	%	0,2 %	—	—	2 %	1 %	—	1 %	10 %	2 %
BELGICA		3	3	12	5	20	5	3	44	39
	%	0,3 %	0,3 %	1 %	0,4 %	1 %	—	0,3 %	4 %	4 %

CUADRO Nº 10 (Cont.)

		1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
		Cueros Lanares								
FRANCIA	K.	4.406	4.318	4.227	5.782	3.061	3.581	3.679	5.063	4.380
REINO UNIDO		1.400	1.409	952	1.067	222	122	127	330	171
ITALIA		484	532	371	793	135	113	295	665	719
ALEMANIA		222	8	——	310	40	——	26	94	47
ARGENTINA		111	131	750	1.421	327	273	352	413	876
		Lana								
EE. UU.	K.	4.755	1.219	2.818	1.336	206	637	2.158	345	1.559
	%	15 %	5 %	7 %	3 %	1 %	2 %	8 %	1 %	4 %
BELGICA		14.825	12.392	13.491	15.511	5.444	7.133	8.629	7.989	10.380
	%	47 %	47 %	35 %	34 %	25 %	28 %	31 %	28 %	27 %
REINO UNIDO		3.545	3.718	1.454	997	158	127	1.598	78	1.777
	%	11 %	14 %	4 %	2 %	0,7 %	0,4 %	6 %	0,2 %	5 %
FRANCIA		2.446	5.604	10.603	14.882	8.265	9.985	7.001	10.005	9.757
	%	8 %	21 %	28 %	33 %	38 %	39 %	25 %	35 %	25 %
ALEMANIA		1.701	1.341	5.476	5.161	1.858	3.607	3.080	3.259	4.930
	%	5 %	5 %	14 %	11 %	8 %	14 %	11 %	11 %	13 %
ARGENTINA		1.749	466	3.362	2.938	2.921	3.525	5.187	6.140	9.069
	%	6 %	2 %	9 %	6 %	13 %	14 %	19 %	21 %	23 %

CUADRO Nº 10 (Cont.)

		1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
Gorduras Vacunas										
REINO UNIDO	K.	9.887	6.025	8.765	8.289	—	—	—	—	—
FRANCIA		1.650	680	3.733	1.046	—	—	—	—	—
ITALIA		1.072	962	1.076	413	—	—	—	—	—
CHILE		107	1.102	1.897	3.690	—	—	—	—	—
Grasa Vacuna										
CHILE	K.	—	—	—	—	319	685	2.170	467	659
REINO UNIDO		—	—	—	—	—	33	668	24	70
ARGENTINA		—	—	—	—	2	97	66	1.004	867
S e b o										
REINO UNIDO	K.	—	—	—	—	6.885	5.282	4.199	2.048	1.388
CHILE		—	—	—	—	2.714	719	1.338	521	867
FRANCIA		—	—	—	—	1.914	1.271	1.176	1.725	2.219
ITALIA		—	—	—	—	284	1.005	674	190	1.232
ARGENTINA		—	—	—	—	425	1.948	1.523	3.104	3.433
BRASIL		—	—	—	—	1.311	1.649	1.162	2.287	3.121

NOTA: A partir de 1890 el rubro "Gorduras vacunas" se subdivide en los Anuarios Estadísticos en Grasas y Sebo.

CUADRO Nº 10 (Cont.)

		1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
						Harina de Trigo				
BRASIL	K.	11.814	8.634	15.520	589	32	473	132	11.401	33.306
						Trigo				
BRASIL	K.	508	1.120	9.080	140	5.930	1	1	1.273	3.628
REINO UNIDO		934	18	—	—	—	—	—	988	49.101
ITALIA		512	1.117	—	—	—	—	—	1.756	1.146
ALEMANIA		—	—	—	—	—	—	—	—	3.299
ARGENTINA		—	—	—	—	—	—	—	—	38.997
FRANCIA		—	—	—	—	—	—	—	—	5.317
						Maíz				
BRASIL	K.	3.219	1.141	11.112	5.133	1.695	1.228	524	729	34.453
REINO UNIDO		—	—	5.731	—	—	—	—	—	583
ARGENTINA		—	—	—	—	—	—	—	—	13.325

Fuente: Anuarios Estadísticos.

CUADRO Nº 11

EXPORTACION POR PRODUCTOS (en miles)

PRODUCTOS		1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
GANADO BOVINO EN PIE	Nº	40	50	58	23	36	101	120	73	84
	$	461	690	784	319	511	1.408	998	568	646
	%	2 %	4 %	3 %	1 %	2 %	5 %	4 %	2 %	2 %
GANADO OVINO EN PIE	Nº	98	68	40	57	25	36	124	38	52
	$	82	41	24	29	19	21	62	19	26
	%	0,3 %	0,2 %	—	—	—	—	—	—	—
TASAJO	K.	43.038	28.576	49.506	38.077	38.208	33.599	39.807	43.876	55.813
	$	4.304	2.858	4.951	3.808	3.844	3.501	4.071	4.826	5.719
	%	18 %	15 %	18 %	15 %	13 %	13 %	16 %	17 %	17 %
CARNE CONSERVADA	K.	3.607	371	330	185	184	—	132	147	22
	$	361	37	33	18	37	—	32	35	4
	%	2 %	—	—	—	—	—	—	—	—
EXTRACTO DE CARNE	K.	621	447	576	550	821	712	523	487	649
	$	1.242	894	1.152	1.100	1.677	2.135	1.840	1.706	2.271
	%	5 %	5 %	4 %	4 %	6 %	8 %	7 %	6 %	7 %
CUEROS VACUNOS SALADOS	Nº	834	644	953	761	881	810	948	921	1.161
	$	4.020	3.051	4.602	3.670	4.423	4.201	4.608	4.470	4.730
	%	17 %	16 %	16 %	14 %	15 %	16 %	18 %	16 %	14 %
CUEROS VACUNOS SECOS	Nº	913	858	1.001	1.050	1.625	1.009	936	1.075	921
	$	2.283	1.749	2.001	2.099	3.301	2.017	1.871	1.972	1.715
	%	10 %	9 %	7 %	8 %	11 %	7 %	7 %	7 %	5 %
CUEROS EQUINOS SECOS	Nº	22	23	19	8	15	25	17	50	25
	$	15	16	27	6	17	35	24	70	35
	%	—	—	—	—	—	—	—	—	—

CUADRO Nº 11 (Cont.)

		1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
CUEROS EQUINOS SALADOS	K.	519	704	656	170	335	80	64	—	60
	$	41	56	53	16	56	7	6	—	5
	%	—	0,2 %	—	—	—	—	—	—	—
CUEROS LANARES	K.	7.184	6.877	6.396	11.162	4.668	4.091	4.729	6.650	6.512
	$	724	688	640	1.116	1.214	1.130	1.110	1.504	1.247
	%	3 %	4 %	2 %	4 %	4 %	4 %	4 %	5 %	4 %
GORDURAS VACUNAS	K.	9.129	11.379	20.185	16.968	—	—	—	—	—
	$	1.990	1.237	2.287	1.926	—	—	—	—	—
	%	8 %	7 %	8 %	7 %	—	—	—	—	—
GRASA	K.	—	—	—	—	752	896	2.908	1.525	1.699
	$	—	—	—	—	163	103	344	198	177
	%	—	—	—	—	0,5 %	0,3 %	1 %	0,7 %	0,5 %
SEBO	K.	—	—	—	—	15.915	13.082	11.731	12.027	17.644
	$	—	—	—	—	1.665	1.504	1.361	1.563	1.872
	%	—	—	—	—	6 %	6 %	5 %	6 %	6 %
LANA	K.	31.674	26.208	38.121	45.434	21.940	25.910	27.972	28.789	39.157
	$	5.747	4.998	7.588	9.150	7.866	8.207	7.420	7.678	9.061
	%	24 %	27 %	27 %	35 %	27 %	30 %	29 %	28 %	27 %
HARINA DE TRIGO	K.	11.943	8.671	15.765	832	555	477	132	11.538	33.878
	$	671	490	883	47	40	33	9	433	964
	%	5 %	3 %	3 %	—	—	—	—	2 %	3 %
TRIGO	K.	3.460	2.718	10.148	1.932	18.253	501	1	5.898	110.753
	$	124	120	416	96	924	25	—	169	1.883
	%	0,5 %	0,6 %	1 %	—	3 %	—	—	—	6 %
MAIZ	K.	3.560	1.834	18.617	7.662	4.332	1.400	638	825	49.000
	$	39	21	212	81	88	42	19	23	836
	%	—	—	0,7 %	—	—	—	—	—	2 %

NOTA: Las gorduras vacunas a partir de 1890 se subdividen en el Anuario Estadístico en Grasa y Sebo. Debajo de la cifra en moneda hemos puesto el porcentaje que corresponde al producto dentro de la exportación global del año.
Fuente: Anuarios Estadísticos.

CUADRO Nº 12

IMPORTACION DE GANADO DE RAZA (en número de cabezas y valor de aforo)

P R O C E D E N C I A

	ARGENTINA				REINO UNIDO				FRANCIA				ALEMANIA			
	Bovinos		Ovinos		Bovinos		Ovinos		Bovinos		Ovinos		Bovinos		Ovinos	
AÑO	Nº	$	Nº	$	Nº	$	Nº	$	Nº	$	Nº	$	Nº	$	Nº	$
1886	2	180	36	2.573												
1887	32	4.480	613	7.420												
1888	20	2.250	104	2.150												
1889	*		352	57.176	40	20.000	89	26.700	14	7.000	40	12.000	5	2.500	49	14.700
1890					11	1.500	85	2.500			36	2.150			62	4.950
1891					13	4.680	21	3.240			21	2.198			15	600
1892			611	9.450	8	1.216	74	4.034								
1893			231	6.371	2	80	5	165	4	1.200	1	100			5	1.300
1894			339	18.218			31	1.490							5	400

	BELGICA				EE. UU.				ESPAÑA				HOLANDA			
	Bovinos		Ovinos		Bovinos		Ovinos		Bovinos		Ovinos		Bovinos		Ovinos	
AÑO	Nº	$	Nº	$	Nº	$	Nº	$	Nº	$	Nº	$	Nº	$	Nº	$
1886																
1887																
1888																
1889	41	20.500	4	1.200			40	12.000	30	15.000			6	3.000		
1890			10	1.000			10	4.000								
1891																
1892																
1893																
1894																

* En 1889 la importación de la República Argentina presenta una cifra de 3.955 cabezas en la que no podemos distinguir al ganado común del de raza, por lo cual no la consideramos.
Fuente: Anuarios Estadísticos.

CUADRO Nº 12 bis

IMPORTACION DE GANADO DE RAZA (en número de cabezas y valor de aforo)

TOTALES

	Bovinos		Ovinos	
Año	Nº	$	$	ºN
1886	2	180	36	2.573
1887	32	4.480	613	7.420
1888	20	2.250	104	2.150
1889	136	68.000	574	123.776
1890	11	1.500	203	14.600
1891	13	4.680	57	6.038
1892	8	1.216	685	13.484
1893	6	1.280	242	7.936
1894	—	——	375	20.108

CUADRO Nº 13

IMPORTACION DE GANADO DE PEDIGREE POR RAZAS BOVINAS

RAZAS	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
HEREFORD	16	14	21	17	1	—	—	2
SHORTORN	7	10	1	12	1	—	—	3
POLLED ANGUS	—	1	—	—	—	—	—	—
HOLANDO	—	—	1	—	—	—	—	—
T O T A L	23	25	24	29	2	—	—	5

NOTA: La fuente que sirvió de base para la confección de este cuadro fueron los Registros Genealógicos de la Asociación Rural del Uruguay, publicados en "Criadores del Uruguay", Montevideo, 1937. Solo figuran los animales de pedigree inscriptos en estos registros creados en 1887.

CUADRO Nº 14

IMPORTACION DE GANADO COMUN (en números de cabezas y valor de aforo)

	Procedencia							
	ARGENTINA				BRASIL			
	Vacunos		Ovinos		Vacunos		Ovinos	
Año	Nº	$	Nº	$	Nº	$	Nº	$
1890	47.550	573.164	15.329	29.535				
1891	55.221	586.089	14.696	22.333				
1892	10.939	70.990						
1893	21.726	209.714						
1894	29.336	184.645			126.062	644.027	12.691	6.345

Fuente: Anuarios Estadísticos.

CUADRO Nº 15

BOVINOS ARRIBADOS A LA TABLADA DE MONTEVIDEO POR PROCEDENCIA DEPARTAMENTAL

Departamento	Años 1885 Nº cabezas	%	1890 Nº cabezas	%	1895 Nº cabezas	%
Artigas	——	—	——	—	204	—
Canelones	33.386	9	33.656	9	54.827	10
Cerro Largo	25.262	7	9.522	3	17.293	3
Colonia	19.409	5	6.402	2	9.810	2
Durazno	46.602	13	44.580	11	56.116	10
Flores	——	—	11.081	3	25.637	5
Florida	70.536	19	134.674	35	86.272	16
Maldonado	14.058	4	8.590	2	14.561	3
Lavalleja	17.272	4	32.002	8	41.841	7
Montevideo	1.503	0,5	2.844	0,7	10.979	2
Paysandú	17.754	5	2.709	0,7	38.462	7
Río Negro	13.316	3	12.067	3	16.850	3
Rivera	——	—	107	—	1.798	0,3
Rocha	6.914	2	7.306	2	15.340	3
Salto	2.027	0,5	32	—	8.081	1
San José	60.186	16	44.683	11	66.534	12
Soriano	13.968	4	20.808	5	41.169	7
Tacuarembó	23.670	6	16.621	4	24.547	4
Treinta y Tres	5.921	1	3.307	1	20.059	4
T O T A L	371.854	—	391.031	—	550.380	—

Fuente: Anuarios Estadísticos.

CUADRO Nº 16

AREA AGRICOLA DEL PAIS POR CULTIVOS (en hectáreas)
(debajo de la cantidad en hectáreas el porcentaje en relación al total del área agrícola)

Productos	Años 1892	1894
TRIGO	159.219 57 %	203.796 58 %
MAIZ	105.870 38 %	125.731 36 %
AVENA	113	18
OTROS PRODUCTOS (lino, cebada, alpiste, hortalizas, etc.)	15.631	20.954
T O T A L	280.833	350.499
Area agrícola con relación a superficie del país	1,5 %	1,8 %

Fuente: Anuarios Estadísticos.

CUADRO Nº 17

ESTADISTICA AGRICOLA: TRIGO

(Primera columna en 1892: porcentaje sobre el total del área cultivada de trigo en el año en todo el país,

Dptos.		1892 Cultivado Há.	Sembrado Miles Kgs.	Cosechado Miles Kgs.	Rendimiento Por Há. en Kgs.	Rendimiento Intensivo en Kgs.	1894 Cultivado Há.	Sembrado Miles Kgs.	Cosechado Miles Kgs.	Rendimiento Por Há. en Kgs.	Rendimiento Intensivo en Kgs.
Montevideo	0,3 %	555	87	657	1.183	8	503	86	1.259	2.502	15
Canelones	29 %	46.191	4.166	35.583	770	9	55.170	5.510	89.818	1.628	16
San José	22 %	35.306	3.314	28.364	803	9	39.221	4.849	72.590	1.850	15
Colonia	27 %	43.597	4.379	27.580	632	6	49.874	5.188	79.385	1.591	15
Maldonado	2,5 %	4.027	390	3.812	946	10	4.646	535	7.856	1.690	15
Rocha	1,6 %	2.618	269	1.787	682	7	3.677	364	4.259	1.158	12
Soriano	4 %	6.764	730	4.339	641	6	19.741	1.146	20.204	1.023	18
Río Negro	0,2 %	379	41	372	981	9	950	80	936	985	12
Paysandú	3 %	4.424	328	3.011	680	9	7.711	628	9.848	1.277	16
Salto	0,5 %	836	88	596	712	7	683	59	858	1.256	15
Artigas	0,2 %	450	37	428	951	12	560	47	566	1.010	12
Cerro Largo	1,3 %	2.131	153	1.049	492	7	2.574	194	1.945	755	10
Durazno	0,6 %	1.071	106	723	675	7	2.639	235	3.704	1.403	16
Florida	3 %	4.753	408	3.166	666	8	6.963	678	10.612	1.524	16
Lavalleja	1,4 %	2.360	266	1.752	742	7	3.126	299	3.260	1.042	11
Tacuarembó	1,4 %	2.322	245	1.663	716	7	3.085	333	3.887	1.259	12
T. y Tres	0,7 %	1.127	119	882	782	7	1.903	197	1.716	901	9
Flores	0,1 %	300	37	293	976	8	770	75	1.489	1.933	20
Rivera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
					Promedio	Promedio				Promedio	Promedio
TOTAL		159.211	15.163	116.057	729	8	203.796	20.503	314.192	1.541	15

Fuente: Anuarios Estadísticos.

CUADRO Nº 18

MAIZ

(Primera columna en 1892: porcentaje sobre el total del área cultivada de maíz en el año en todo el país)

Dptos.		1892 Cultivado Há.	Sembrado Miles Kgs.	Cosechado Miles Kgs.	Rendimiento Por Há. en Kgs.	Rendimiento Intensivo en Kgs.	1894 Cultivado Há.	Sembrado Miles Kgs.	Cosechado Miles Kgs.	Rendimiento Por Há. en Kgs.	Rendimiento Intensivo en Kgs.
Montevideo	1 %	1.182	36	638	539	18	1.338	90	2.445	1.827	27
Canelones	29 %	30.501	1.008	28.164	923	28	52.936	2.192	114.016	2.153	52
San José	8 %	8.426	853	16.528	1.960	19	—	—	—	—	—
Colonia	15 %	15.865	631	12.387	780	20	14.205	360	7.607	535	21
Maldonado	3 %	3.533	132	2.117	600	16	5.229	301	830	158	3
Rocha	3 %	3.655	78	2.559	700	33	5.179	92	4.199	810	46
Soriano	4,6 %	4.937	188	6.727	1.362	36	2.593	275	2.305	888	83
Río Negro	2 %	1.981	244	2.357	1.190	10	2.337	108	2.082	930	19
Paysandú	3 %	3.273	154	2.681	820	17	2.963	139	2.452	827	18
Salto	4 %	4.457	205	7.194	1.614	35	3.215	181	5.846	1.818	32
Artigas	2 %	1.960	80	1.821	929	23	2.094	116	3.786	1.808	33
Cerro Largo	4 %	4.315	107	6.591	1.527	62	7.249	147	7.041	971	48
Durazno	4 %	4.256	193	10.660	2.504	55	—	—	—	—	—
Florida	3 %	3.104	190	5.215	1.680	27	8.179	136	7.394	904	54
Lavalleja	2 %	2.623	121	2.782	1.060	23	6.790	1.442	6.777	998	5
Tacuarembó	4 %	4.630	230	5.795	1.251	25	7.148	311	13.926	1.860	43
Treinta y Tres	4 %	4.475	248	5.145	1.150	21	4.276	86	5.075	1.186	59
Flores	3 %	2.686	113	3.980	1.481	35	—	—	—	—	—
Rivera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
					Promedio	Promedio				Promedio	Promedio
TOTAL		105.859	4.811	123.411	1.165	26	125.731	5.976	185.151	1.472	31

Fuente: Anuarios Estadísticos.

CUADRO Nº 19

POBLACION OCUPADA EN LA AGRICULTURA

Años	Población ocupada	Empresarios					
		Nacionales	Extranjeros	Total	Propieta.	Arrendat.	Total
1892	44.023	10.353	10.971	21.324	10.853	10.471	21.324
1894	43.409	10.780	10.265	21.045	10.853	10.192	21.045

Fuente: Anuarios Estadísticos.

NOTAS

Abreviaturas y aclaraciones

R.A.R.: Revista de la Asociación Rural del Uruguay
D.S.C.R.: Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes
D.S.C.S.: Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores
Todos los diarios citados corresponden a su edición de la mañana, excepto cuando se aclara expresamente que se trata de la edición de la tarde. El nombre de los diarios se ha puesto entre comillas y es seguido del título de los artículos.

(1) Citado por Setembrino E. Pereda en "Río Negro y sus progresos". Tomo II. p. 21-22.
(2) R.A.R, 31 octubre 1883. p. 625-632.
(3) R.A.R, 15 octubre 1886. p. 465-469.
(4) D.S.C.R, Tomo 75. Sesión del 2 octubre 1885. p. 174-175.
(5) D.S.C.R., Tomo 75 Sesión del 5 octubre 1885. p.208-209.
(6) Artículos de Benjamín Martínez en R.A.R, 15 enero de 1884, p. 1 y 2; 15 marzo 1884, p. 130-131 y 31 julio 1885, p. 426-429.
(7) R.A.R. 15 marzo 1884, p. 154-155.
(8) Véase al final de este volúmen nuestros Cuadros Estadísticos.
(9) R.A.R, 31 octubre 1886, p. 499-503. Véase también D.S.C.R. Tomo 75, Sesión del 28 setiembre 1885, p. 139-140: Informe de la Comisión de Fomento sobre proyecto de ley acordando garantías a las fábricas de carne fresca Opinión coincidente de los diputados Garzón e Idiarte Borda en: D.S.C.R. Tomo 75. Sesión del 7 setiembre 1885, p. 23.
(10) "El Siglo", 4 setiembre 1894: "El Censo de Soriano". Corroborado por Eduardo Acevedo, "Anales Históricos del Uruguay", Tomo IV, p. 54.
(11) "El Siglo", 25 julio 1893: "La producción de tasajo".
(12) "El Siglo", 19 diciembre 1893: "Nuestras exportaciones al Brasil".
(13) "La Situación", artículos del 30 setiembre, 5 octubre, 7 octubre de 1885, firmados con el seudónimo de "Plauto": "Cuestión del día: crísis de plétora".
(14) R.A.R., 15 octubre 1885, p. 581-583.
(15) "La Situación", 8 octubre 1885.
(16) D.S.C.R, Tomo 75. Sesión del 2 octubre 1885. p. 179.
(17) R.A.R, 15 marzo 1885. p. 139-140.
(18) Memoria del Ministerio de Gobierno año 1887, p. 9-10.
(19) Memoria del Ministerio de Gobierno, año 1888. p. 7-10.
(20) Idem, Idem.
(21) D.S.C.R. Tomo 75, Sesión 2 octubre 1885. p. 164-165.
(22) D.S.C.R. Tomo 75, Sesión 28 setiembre 1885 p. 139.
(23) "La Situación", 7 octubre 1885.
(24) "El Partido Colorado", 27 setiembre 1885: "Exportación de carnes".
(25) D.S.C.S., Tomo 38. Sesión 16 noviembre 1885. p. 518-525.
(26) D.S.C.R, Tomo 75, Sesión 2 octubre 1885, p. 161-162.
(27) R.A.R., 15 enero 1893. p. 8-10.
(28) "El Siglo", 30 marzo 1906. Artículo del Profesor Luis Morandi: "Las sequías en nuestro país'.
(29) Revista Histórica. Tomo 38. p. 558. Informes diplomáticos de los representantes del Imperio Alemán en el Uruguay. 31 agosto 1889.
(30) D.S.C.S, Tomo 53, 1º octubre 1891. p. 541-542.
(31) "El Siglo", 30 de marzo 1906. artículo citado.
(32) "El Siglo", 4 enero 1893: "La cuestión de los abrevaderos en campaña".
(33) "La Razón', 5 abril 1893: "La campaña y los impuestos".
(34) "La Razón," 22 julio 1893: "Situación de la campaña".

(35) "El Siglo", 4 enero 1893.
(36) "El Siglo", 20 diciembre 1892: "Comunismo rural".
(37) Por estos años (1893 y 1894) nuestro colaborador el profesor A. Miraldi halló algunos contratos de arrendamiento con las características anotadas. Por ejemplo, el 30 de enero de 1893 José Piquet arrendó 900 cuadras en el departamento de Río Negro en $ 200 a José Martuchelo por plazo que concluía el 8 de mayo del mismo año. Escribanía de Gobierno y Hacienda. Protocolo del escribano Osvaldo Acosta. Tomo I, folios 60-61.
(38) "El Siglo", 13 enero 1893: "La nueva faena saladeril".
(39) "La Razón", 12 febrero 1893: "Ecos del día. Disminución de ganado"
(40) "La Razón", 15 enero 1893: "Efectos de la seca"
(41) "El Siglo", 17 julio 1894. Revista Comercial.
(42) "El Siglo", marzo 1893: "Departamentos de Flores y San José"
(43) Cifras tomadas de nuestros Cuadros Estadísticos.
(44) Horacio E. Giberti: "Historia Económica de la ganadería argentina" p. 157.
(45) Ricardo M. Ortiz: "Historia Económica de la Argentina". Tomo I. p. 178-179
(46) R.A.R, 15 agosto 1889, p. 407-410; argumento reiterado el 15 mayo 1890, p. 186-187.
(47) "El Siglo", 12 de julio 1891: "La faena saladeril".
(48) R.A.R, 30 setiembre 1892, p. 409-415.
(49) Cifras tomadas de nuestros Cuadros Estadísticos.
(50) "El Telégrafo Marítimo", 25 noviembre 1887: "El convenio sanitario y el tasajo".
(51) "La Razón", abril 1 de 1890: "Exportación de ganado en pie".
(52) R.A.R, 31 julio 1885, p. 418-420.
(53) R.A.R, 15 agosto 1889, p. 407-410.
(54) "El Siglo", 16 enero 1892: "El gran mercado del tasajo".
(55) El precio del tasajo, como el de todos los frutos del país, ha sido extraído de los Anuarios Estadísticos que en la sección correspondiente brindan [illegible] mes a mes. Los valores han sido promediados.
(56) R.A.R, 30 setiembre 1892, p. 409-415.
(57) "El Siglo", 5 abril 1891.
(58) "El Siglo", 19 enero 1894. "El consumo de carnes. Los saladeros".
(59) "El Siglo", 13 agosto 1890 y 15 febrero 1891: "Sobre producción nacional"
(60) Citado por "El Telégrafo Marítimo", 19 marzo 1888: "La situación comercial del Brasil".
(61) "El Siglo", 10 enero 1892.
(62) "El Telégrafo Marítimo", 9 de marzo 1887.
(63) "El Siglo", 13 agosto 1890.
(64) Por ejemplo, véase "El Siglo", 30 octubre 1891: "Noticias del exterior".
(65) Véase "El Siglo", 10 enero 1892, "Acuerdos Aduaneros"; "El Telégrafo Marítimo", 22 marzo 1887, "Comercio con el Brasil", y "La Razón", 18 marzo 1887. "La clausura de los puertos brasileros. Las represalias".
(66) "El Telégrafo Marítimo", 19 marzo 1887: "Comercio con el Brasil".
(67) "El Telégrafo Marítimo", 4 diciembre 1886: "Nuestras carnes".
(68) Eduardo Acevedo, "Anales" ob. cit, Tomo IV p. 478.
(69) "El Telégrafo Marítimo", 28 febrero 1887: "Boletín Sanitario oficial".
(70) "El Telégrafo Marítimo", 2 marzo 1887: "Revista del Mercado. Situación comercial de la plaza".
(71) "El Telégrafo Marítimo", 11 marzo 1887: "La carne de tasajo y el Brasil".
(72) Véanse anuncios de la próxima reapertura de los puertos del Brasil en "El Telégrafo Marítimo", 12 mayo 1887 y 7 junio 1887: "El tasajo en el Brasil y Apertura de puertos brasileños".
(73) Cifras tomadas de nuestros Cuadros Estadísticos. El cuadro que interesa es el relativo a la faena saladeril debiendo aclararse que la faena situada en 1888 corresponde en realidad a 1887-1888.
(74) "El Telégrafo Marítimo", 16 junio 1887: "Ganado para el Brasil".
(75) Cifras tomadas de nuestros Cuadros Estadísticos.
(76) "El Telégrafo Marítimo", 16 abril 1887. Informe del Laboratorio de Bacteriología de la Facultad de Medicina firmado por el Dr. José A. Arechavaleta.
(77) "El Telégrafo Marítimo", 24 noviembre 1887: "La Convención Sanitaria".
(78) R.A.R., 31 agosto 1889, p. 433.
(79) "El Telégrafo Marítimo", 29 diciembre 1887: "La manifestación al Ministro Ramírez".

(80) "El Telégrafo Marítimo", 26 noviembre 1887: "La petición de los saladeristas".
(81) "El Telégrafo Marítimo", 20 agosto 1889: "Una industria que muere y otras que nacen".
(82) R.A.R., 31 agosto 1889, p. 431-435 y "El Telégrafo Marítimo", 13 agosto 1889.
(83) "El Siglo", 8 agosto 1893: "Los derechos que paga el tasajo".
(84) Cifras tomadas de nuestros Cuadros Estadísticos y R.A.R., 31 agosto 1889, p. 435.
(85) Cifras tomadas de nuestros Cuadros Estadísticos.
(86) "El Telégrafo Marítimo", 26 noviembre 1887.
(87) R.A.R., 30 abril 1885, p. 248-250 y 15 abril 1885 p. 199-200.
(88) R.A.R., 30 abril 1885, p. 234-236 y "El Siglo", 25 abril 1886
(89) "El Siglo", 12 noviembre 1893.
(90) "El Siglo", 29 junio 1894.
(91) "El Telégrafo Marítimo", 17 julio 1888.
(92) "El Siglo", 13 agosto 1890.
(93) "El Siglo", 29 junio y 6 julio 1894.
(94) "El Siglo", 12 noviembre 1893.
(95) "El Siglo", 11 y 20 julio 1894.
(96) Véase "El Siglo", 12 noviembre 1893.
(97) R.A.R., 31 julio 1894, p. 343-344.
(98) "El Siglo", 11 julio 1894, artículo reproducido de "La Nación" de Buenos Aires.
(99) D.S.C.R., Tomo 110, Sesión del 2 setiembre 1890, p. 135-144.
(100) A.G. Ford: "El patrón oro: 1880-1914. Inglaterra y Argentina", p. 187-189.
(101) D.S.C.R, Tomo 75, Sesión del 2 octubre 1885, p. 173.
(102) D.S.C.S., Tomo 50 Sesión del 5 octubre 1890, p. 309.
(103) "El Siglo", 12 julio 1891: "Nuestra riqueza ganadera. La faena saladeril".
(104) "El Siglo", 18 diciembre 1892: "La ganadería".
(105) "El Siglo", 17 noviembre 1893: "El comercio exterior en 1893".
(106) D.S.C.R., Tomo 110, Sesión del 2 setiembre 1890, p. 135-144.
(107) D.S.C.R., Tomo 110, Sesión del 30 setiembre 1890, p. 306-307.
(108) "El Siglo", 15 marzo y 20 julio 1892: "Nuestra crisis y la crisis brasileña. Los mercados del tasajo".
(109) R.A.R., 30 setiembre 1885, p. 596-597.
(110) Cifras tomadas de nuestros Cuadros Estadístcos.
(111) Este y los restantes cuadros de precios de cueros y lana se realizaron consultando los valores corrientes de frutos del país que aparecían año a año en los Anuarios Estadísticos. Se promediaron los máximos y mínimos y se redujeron los valores para que expresaran durante todo el ciclo el mismo volumen.
(112) Precios similares e iguales conclusiones en: Eduardo Acevedo, "Anales", ob cit, Tomo IV, p. 548; "El Siglo", 3 enero 1895, artículo de Gabriel Otero Mendoza: "La rutina perniciosa" (precios de una barraca montevideana). El Dr. Carlos Quijano ha llegado a conclusiones similares al estudiar la crisis de 1890 en la "Revista de Economía", 2ª parte, número 10.
(113) La elección de esta clase de lana se justifica leyendo las fuentes de época. En la prensa se la menciona como la clase que más producía el país. Por lo demás, los otros tipos de lana sufrieron una evolución de precios paralela. En "El Tiempo" del 3 noviembre 1907 se hizo el cálculo de los tipos exportados por el Uruguay en 1902: mestiza buena superior liviana: 32%; mestiza buena liviana: 27%; buena segunda: 22%; regular: 4%; cordero limpia y con semilla: 5%; barrigas: 10%.
(114) "El Siglo", 6 diciembre 1894: "Buscando un promedio".
(115) "El Siglo", 3 diciembre 1895: "El precio de los cueros". Opinión coincidente con la de Martín Suárez en 1893: "Estado actual de la ganadería", p. 18.
(116) "El Siglo", 3 noviembre 1892: "Uno que hace el empréstito".
(117) H. U. Faulkner: "Historia Económica de los Estados Unidos", p. 615. J. Akerman: "Estructuras y ciclos económicos", p. 336. Lesourd y Gerard "Histoire Economique XIX-XX Siécles". Tomo 2, p. 373.
(118) Citado por R.A.R., 30 setiembre 1891, p. 412-413.
(119) "El Siglo", 23 octubre 1891: "La producción nacional".
(120) "El Siglo", 13 marzo 1892: "Nuestra crisis y la crisis general".
(121) "El Siglo", 8 julio 1890: "De Amberes".

(122) "El Siglo", 3 diciembre 1895: "El precio de los cueros".
(123) A este respecto véanse: "El Siglo", 19 noviembre 1896 y los artículos de Jacinto M. Alvariza en "La Democracia" de setiembre 23 y siguientes de 1913.
(124) "El Telégrafo Marítimo", 30 setiembre 1887: "Convenio".
(125) En el período 1896 a 1913 diarios y revistas especializadas, como estudiaremos en los tomos restantes, plantearon este problema con más claridad que en los años 1886 a 1894.
(126) "La Democracia", 23 setiembre 1913.
(127) "El Siglo", 14 mayo 1890: "Los preliminares de la crisis".
(128) Anuarios Estadísticos de 1887, 1888, 1889, 1890, 1891 y 1892. Fletes.
(129) Jacinto M. Alvariza: "Las lanas en la República Oriental del Uruguay", p. 130. Hemos promediado los máximos y los mínimos; reducido los francos a pesos, y calculado que la lana sucia llamada de Montevideo rendía luego de lavada un 37 ó 38%. Véase también "El Telégrafo Marítimo", 17 abril 1886; 9 abril 1887 "Lanas de todas las naciones" y 9 julio 1888, "Interesantes Datos", evolución de los precios internacionales de la lana. "El Siglo" del 1º enero 1896 hace referencia concreta a que esos precios responden fundamentalmente a "la especulación" en sus fuertes oscilaciones. Artículo: "Producción de lana".
(130) "El Siglo", 19 abril 1899: "Día Comercial. Exportación de lana".
(131) "El Siglo", 24 octubre 1891: "La situación de los cambios".
(132) "El Siglo", 30 abril 1893. Revista Comercial.
(133) "El Siglo", 27 febrero 1892. Revista Comercial.
(134) "El Siglo", 12 febrero 1893: "Lo que hace falta".
(135) H. S. Ferns: "Gran Bretaña y Argentina en e lsiglo XIX," p. 394-395. La compensación de los precios bajos con el aumento de la producción fue advertida ya por los contemporáneos: "El Siglo", 2 febrero 1894.
(136) Cifras de exportación de cueros, gorduras y lana en nuestros Cuadros Estadísticos.
(137) "El Telégrafo Marítimo", 17 abril 1886: "Las lanas".
(138) "El Telégrafo Marítimo", 11 marzo 1885: "Las lanas argentinas en los mercados europeos".
(139) "El Siglo", 26 febrero 1890: "En el mercado de Londres".
(140) "El Telégrafo Marítimo", 14 marzo 1889: "Movimiento de lanas en Europa".
(141) "El Telégrafo Marítimo", 11 marzo 1885.
(142) R.A.R., 30 setiembre 1891, p. 412-413.
(143) Evaristo Ciganda: Las crisis estudiadas en relación a las Repúblicas del Plata. Tesis para optar al grado de doctor en jurisprudencia. 1891, p. 86-88.
(144) Carlos Quijano: La crisis del 90. Revista de Economía, 2ª parte, Nº 10, marzo-febrero 1949.
(145) Idem, idem.
(146) H. S. Ferns, ob. cit.
(147) J. Akerman, ob. cit., p. 344
(148) Rosanna Di Segni y Adela Pellegrino: Bosquejos e impresiones de Montevideo, 1850-1914", p. 48-50.
(149) Cifras de la importación en Anuario Estadístico de 1889.
(150) Carlos María de Pena: "Montevideo y su departamento hasta 1889", p. 91.
(151) "El Siglo", 22 enero de 1903. Aviso de "Alberto Savagno y J. Jubin", Rematadores.
(152) Cifras en el Anuario Estadístico de 1889.
(153) "El Siglo", 11 julio 1905.
(154) R.A.R., 31 julio 1884, p. 429-432.
(155) A. G. Ford, ob. cit., p. 217.
(156) H. S. Ferns, ob. cit., p. 336.
(157) R.A.R., 30 junio 1887, p. 341-343.
(158) Critchell y Raymond: "A history of the frozen meat trade", Londres, 1912, p. 80.
(159) R.A.R., 31 octubre 1888, p. 543-552. Exposición de la Sociedad Rural Argentina al Poder Ejecutivo de su país, pidiendo garantía de capitales para las empresas frigoríficas.
(160) Eduardo Acevedo, "Anales", ob. cit., Tomo IV, p. 546.
(161) A. G. Ford, ob. cit., p. 216.
(162) "El Siglo", 17 agosto 1890.
(163) H. S. Ferns, ob. cit., p. 340

(164) Publicado por "El Siglo" 18 y 27 octubre 1891: "Concordato del Uruguay. De Londres".
(165) "El Siglo",", 8 de abril de 1892: "La balanza de comercio en la República Oriental".
(166) "El Siglo", 25 abril 1890: "El estado de la plaza".
(167) "El Día", 28 noviembre 1891: "¡Ocho millones!".
(168) R. Lloyd y otros: "Impresiones de la República del Uruguay en el siglo XX", p. 279.
(169) "El Siglo", 5 agosto 1893: "La reacción económica".
(170) "El Siglo", 20 setiembre 1890: "Efectos de la crisis".
(171) Ricardo M. Ortiz, ob. cit., tomo I, p. 172.
(172) Idem, tomo I, p. 92-93.
(173) Critchell y Raymond, ob. cit., p. 315.
(174) R.A.R., 15 julio 1887, p. 360-62.
(175) R.A.R., 31 octubre de 1888, p. 543-552.
(176) Informe de la Cámara de los Comunes en 1911, citado por Critchell y Raymond, ob. cit., p. 3.
(177) "El Partido Colorado", 30 setiembre 1885. "Exportación de carnes" y R.A.R., 15 diciembre 1889.
(178) "El Siglo", 26 febrero 1890: "En el mercado de Londres".
(179) Critchell y Raymond, ob. cit., p. 316-317.
(180) R.A.R., 31 agosto 1888, p. 443.
(181) Critchell y Raymond, ob. cit., p. 2-3; p. 321 y p. 189.
(182) Para las resistencias del consumidor inglés a las primeras importaciones de carne de capón y cordero congeladas véase: R.A.R., 15 de enero 1885, p. 6-7 y 30 abril 1890, p. 165-166. Ya en 1888 los ingleses con pretexto de medidas sanitarias paralizaron las exportaciones de ganado en pie de España: R.A.R., 31 marzo 1888, p. 147-149.
(183) R.A.R., 15 julio 1887, p. 360-62.
(184) R.A.R., 31 octubre 1888, p. 543-552.
(185) Critchell y Raymond; ob. cit., p. 322.
(186) R.A.R., 15 febrero 1896, p. 51-52.
(187) Critchell y Raymond, ob. cit., p. 229.
(188) Para el comercio de carne vacuna de los Estados Unidos hacia Gran Bretaña véase: Critchell y Raymond, ob. cit., y dos excelentes artículos en R.A.R., 31 mayo 1887, p. 260-63 y 29 febrero 1888, p. 95-98.
(189) R.A.R., 15 mayo 1887, p. 360-62.
(190) R.A.R., 15 octubre 1888, p. 552-553. Para el comercio de carnes de la Australasia con Gran Bretaña véase el citado libro de Critchell y Raymond.
(191) R.A.R., 15 abril 1885, p. 197.
(192) Antonio Mª Poy Costa: "Los frigoríficos", p. 18.
(193) Critchell y Raymond, ob. cit., p. 260.
(194) H. S. Ferns, ob. cit., p. 418-419.
(195) R.A.R., 15 marzo 1890, p. 96-97.
(196) Critchell y Raymond, ob. cit., p. 254.
(197) H. E. Giberti, ob. cit., p. 172-175.
(198) "El Telégrafo Marítimo", 28 mayo 1887: "Exportación de carnes".
(199) R.A.R, 30 abril 1889, p. 217-218. Ricardo M. Ortiz, ob. cit, p. 174-175. Critchell y Raymond, ob. cit., p. 406-407.
(200) R.A.R., 15 enero 1890, p. 4-9. Informe del cónsul de la República Argentina en Southampton.
(201) R.A.R., 31 julio 1887, p. 412-414.
(202) Entre innumerables artículos, destacamos R.A.R., 15 julio 1884, p. 391-394.
(203) R.A.R., 15 julio 1885, p. 385-387.
(204) R.A.R., 31 julio 1882, p. 417-418.
(205) R.A.R., 15 julio 1885, p. 385-387.
(206) R.A.R., 31 julio 1887, p. 397-404.
(207) "El Telégrafo Marítimo", 2 marzo 1885: "Exposición sobre la crisis ganadera en el Río de la Plata".
(208) D.S.C.R., Tomo 75. Sesión 2 octubre 1885, p. 170. El informe de la Comisión de Fomento sobre este proyecto en p. 139-151.
(209) D.S.C.R., idem, p. 243.
(210) D.S.C.S., Tomo 38. Sesión 16 noviembre 1885, p. 514 y siguientes.
(211) E. Armand Ugón y otros: "Compilación de Leyes y Decretos" Tomo 16, p. 155-157.
(212) D.S.C.R., Tomo 110. Sesión 2 setiembre 1890, p. 152-156.

(213) Memoria del Ministerio de Gobierno, año 1887, p. 1001-1003.
(214) Critchell y Raymond, ob. cit., p. 363. Véase el informe de nuestro Cónsul General en Londres, Guillermo Cranwell publicado por la R.A.R., 31 julio 1882, p. 430-431.
(215) "El Telégrafo Marítimo", 16 enero 1885: "Exportación de carnes".
(216) R.A.R., 31 julio 1884, p. 443-444.
(217) R.A.R., 15 agosto 1884, p. 459-460.
(218) "El Telégrafo Marítimo", 16 enero 1885: "Exportación de carnes".
(219) Critchell y Raymond, ob. cit., p. 77.
(220) Memoria del Ministerio de Fomento, años 1892-1893, p. 837-842.
(221) "El Siglo", 18 diciembre 1892 y 14 enero 1893: "El frigorífico en el Puerto".
(222) D.S.C.R., Tomo 75. Sesión 13 octubre 1885, p. 298.
(223) "La Razón", 14 julio 1887: "Necesidad de una ley de protección a la industria de carnes".
(224) Por ejemplo, en R.A.R., 15 junio 1884, p. 327-329.
(225) Citado por "El Telégrafo Marítimo", 27 setiembre 1886: "Las carnes congeladas del Río de la Plata".
(226) R.A.R., 15 junio 1884, p. 327-329.
(227) R.A.R., 31 julio 1882, p. 417-418.
(228) D.S.C.R., Tomo 75, Sesión del 9 octubre 1885, p. 263-267.
(229) D.S.C.S., Tomo 38, p. 518-525. Informe firmado por José Pedro Farini, Pedro E. Bauzá y Javier Laviña.
(230) La actitud de australianos y neozelandeses fue denunciada por el diputado Antonio María Rodríguez en la sesión del 14 de octubre de 1885, D.S.C.R., Tomo 75, p. 313.
(231) H. S. Ferns, ob. cit., p. 418-419.
(232) Idem, p. 416-417.
(233) R.A.R., 30 setiembre 1892, p. 418.
(234) D.S.C.R., Tomo 76, Sesión 21 octubre 1885, p. 40-52.
(235) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 16, p. 153-154.
(236) Critchell y Raymond, ob. cit., p. 263.
(237) D.S.C.R., Tomo 75, Sesión del 2 octubre 1885, p. 161-162.
(238) Carlos María de Pena en "El Siglo", 31 mayo 1896: "Derechos de exportación".
(239) R.A.R., 15 abril 1890, p. 141-148.
(240) R.A.R., 31 agosto 1890, p. 354-363.
(241) D.S.C.R., Tomo 110, p. 118.
(242) D.S.C.R., Tomo 110. Sesión del 2 setiembre 1890, p. 119-127.
(243) R.A.R., 15 agosto 1891, p. 339-340.
(244) Cifras en nuestros Cuadros Estadísticos.
(245) D.S.C.R., Tomo 110, p. 133.
(246) D.S.C.S., Tomo 73 Sesión del 14 de junio 1899. p. 82-91.
(247) D.S.C.R., Tomo 75, Sesión 13 octubre 1885. p. 288.
(248) D.S.C.R., Tomo 75, Sesión 7 octubre 1885, p. 235-237.
(249) D.S.C.R., Tomo 75, Sesión 5 octubre 1885, p. 202.
(250) D.S.C.S., Tomo 43, Sesión 19 diciembre 1887, p. 193-195.
(251) Idem, p. 199-204.
(252) Idem, p. 205-207.
(253) D.S.C.R., Tomo 98, p. 129-143.
(254) D.S.C.S., Tomo 45, Sesión 15 diciembre 1888, p. 467-489.
(255) "La Razón", 23 febrero 1893: "Protección oficial a la industria de carnes".
(256) "El Siglo", 19, 22 y 23 febrero 1893: "Como para garantías estamos! Gacetilla. Garantías Volantes"
(257) "La Razón", 2 junio 1887.
(258) R.A.R., 31 agosto 1883, p. 486-487.
(259) R.A.R., 31 octubre 1883, p. 622-624.
(260) R.A.R., 31 mayo 1886, p. 242-243.
(261) R.A.R., 15 abril 1885, p. 193-195.
(262) R.A.R., 15 marzo 1884, p. 132-133.
(263) R.A.R., 15 diciembre 1884, p. 709-710.
(264) R.A.R., 31 marzo 1884, p. 170-71.
(265) R.A.R., 15 julio 1884, p. 394-397.
(266) R.A.R., 31 marzo 1887, p. 144-146.
(267) R.A.R., 15 junio 1887, p. 311.
(268) D.S.C.R., Tomo 92, Sesión del 21 abril 1888, p. 401-403.
(269) R.A.R., 30 junio 1884, p. 354-357.

(270) R.A.R., 15 junio 1884, p. 321-323.
(271) "El Telégrafo Marítimo", 8 julio 1887: "Memoria de la Sociedad Nuevos Mercados".
(272) "El Telégrafo Marítimo", 2 mayo 1887: "La exportación de carnes".
(273) R.A.R., 31 mayo 1888, p. 299-302; 31 octubre 1885, p. 626 y 31 mayo 1895, p. 237-243.
(274) R.A.R., 30 abril 1884, p. 246.
(275) R.A.R., 30 abril 1885, p. 232-234.
(276) R.A.R., 31 octubre 1885, p. 623.
(277) R.A.R., 15 enero 1886, p. 15-16.
(278) R.A.R., 30 junio 1885, p. 374-375.
(279) "La Razón", 30 mayo 1890, "Nuestra situación económica", y R.A.R., 30 junio 1895, p. 311-312.
(280) R.A.R., 29 febrero 1896, p. 90.
(281) R.A.R., 15 agosto 1888, p. 396-398.
(282) "El Telégrafo Marítimo", 9 julio 1887, "Memoria importante", y 18 enero 1886.
(283) R.A.R., 31 agosto 1887, p. 457-462.
(284) Cifras en nuestros Cuadros Estadísticos
(285) "La Razón", 2 julio 1887.
(286) Pedro Seoane: "La industria de las carnes en el Uruguay", p. 226.
(287) Critchell y Raymond, ob. cit., p. 287.
(288) R.A.R., 15 junio 1886, p. 324-328. "El Siglo", 18 enero 1893.
(289) R.A.R., 15 enero 1885, p. 1-3.
(290) R.A.R., 15 enero 1886, p. 16.
(291) R.A.R., 31 agosto 1885, p. 497-499.
(292) "La Razón", 2 julio 1887: "Ganadería Oriental".
(293) Por ejemplo, véase "El Siglo", edición de la tarde, 19 noviembre 1896.
(294) Documento en poder del profesor José María Traibel, a quién agradecemos su generosidad. Carta de Adeudo. Escribanía Pública de José R. Catalá. Año 1876.
(295) Precios facilitados por la Cía. Liebig's al Congreso Agrícola-Ganadero de 1895, p. 306-307.
(296) Precios en nuestros Cuadros Estadísticos.
(297) "El Telégrafo Marítimo", 9 marzo 1887: "El Brasil en el Plata. La cuestión tasajo".
(298) Transcripto de "El Paysandú" por "El Telégrafo Marítimo", 14 octubre 1889.
(299) R.A.R., 15 setiembre 1889, p. 463-468.
(300) "El Telégrafo Marítimo", 14 octubre 1889. "Ganaderos y Saladeristas".
(301) R.A.R., 31 agosto 1890, p. 354-363.
(302) Martín Suárez, ob. cit. 1893, p. 20-21.
(303) R.A.R., 28 febrero 1883, p. 107-108.
(304) R.A.R., 31 agosto 1883, p. 482-486 y 30 junio 1883, p. 381.
(305) R.A.R., 15 diciembre 1883, p. 743.
(306) R.A.R., 31 diciembre 1883, p. 751-752.
(307) R.A.R., 29 febrero 1884, p. 124.
(308) D.S.C.R., Tomo 75, Sesión del 2 octubre 1885, p. 176.
(309) "El Siglo", 12 julio 1891: "La faena saladeril".
(310) Transcripto por "El Siglo", 18 enero 1893.
(311) "El Siglo", 1º marzo 1891: "En 1º de marzo".
(312) Cifras en nuestros Cuadros Estadísticos.
(313) Pedro Cosio: Aduanas de la Frontera, 1905, p. 66-67.
(314) Martín Suárez, ob. cit., 1893.
(315) "El Telégrafo Marítimo", 26 noviembre 1887. Petición de los saladeristas al Poder Ejecutivo redactada por el Dr. Carlos María de Pena.
(316) "El Telégrafo Marítimo", 15, 21 y 24 de enero y 12 febrero 1885: "La ganadería en Cerro Largo".
(317) Martín Suárez, ob. cit., p. 35-38.
(318) Pedro Cosio, ob. cit., p. 65-66.
(319) "El Telégrafo Marítimo", 21 junio 1888: "Libertad de fronteras para el ganado".
(320) Martín Suárez, ob. cit., p. 27-28.
(321) Memoria del Ministerio de Fomento, años 1893 y 1894, p. 121-122.
(322) Pedro Cosio, ob. cit., p. 65-66. Véase también la Revista Do Archivo Pú-

blico do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Diciembre 1922, número 8. Este último dato nos fue gentilmente indicado por Aníbal Barrios Pintos.
(323) "La Razón", 17 febrero 1887: "Pasaje de ganado".
(324) "El Telégrafo Marítimo", 17 febrero 1887: "Carnes y ganados".
(325) "La Razón", 18 febrero 1887.
(326) "La Razón", 25 febrero 1887: "La crisis de los saladeros".
(327) "El Telégrafo Marítimo", 21 marzo 1887: "Siempre el tasajo".
(328) "El Bien", 25 febrero 1887: Editorial.
(329) R.A.R., 31 enero 1888, p. 47-48.
(330) Publicada integramente por "El Telégrafo Marítimo" del 26 noviembre 1887. Petición presentada por los saladeristas al Poder Ejecutivo.
(331) "El Siglo", 4 diciembre 1887: "La petición de los saladeristas".
(332) Citado por "El Telégrafo Marítimo", 9 diciembre 1887: "Estancieros y saladeristas".
(333) "La Razón", 29 noviembre 1887: "El saladero del Cuareim".
(334) "La Razón", 30 noviembre 1887: "Sobre la petición de los saladeristas del Uruguay".
(335) "La Razón", 1º y 2 diciembre 1887. Réplica de Carlos María de Pena el 8 diciembre de 1887: "El saladero del Cuareim y la elevación del impuesto de extracción de ganado".
(336) Transcripto de "A Patria' por "El Siglo" del 30 noviembre 1887.
(337) "El Siglo", 17 octubre 1891: "El comercio de ganado por la frontera".
(338) "El Siglo", 5 enero 1892: "La cuestión arancelaria con el Brasil".
(339) D.S.C.R., Tomo 90, Sesión del 25 enero 1888, p. 266-281.
(340) Idem, idem.
(341) Los apoyaron "El Telégrafo Marítimo" (23 de abril; La solicitud de los hacendados, y 11 julio 1888; El proyecto sobre libertad de fronteras) y "El Siglo", 8 octubre 1891; Los impuestos fronterizos al ganado.
(342) D.S.C.R., Tomo 91, Sesión del 13 marzo 1888, p. 290-292.
(343) "El Siglo", 8 octubre 1891: "Los impuestos fronterizos al ganado".
(344) Todas las citas de discursos y el relato provienen del D.S.C.R., Tomo 95 Sesión del 28 junio 1888, p. 81-94.
(345) D.S.C.R., Tomo 95, Sesiones del 6 y 7 julio 1888, p. 236-271 y 275-301.
(346) "El Siglo", 2 y 14 febrero 1892.
(347) "El Siglo", 3 octubre 1890: "Los derechos de exportación".
(348) D.S.C.R., Tomo 72, Sesión del 8 junio 1885, p. 408.
(349) "El Siglo", 25 marzo 1891: "Nuestro comercio con el Brasil".
(350) "'El Siglo", edición de la tarde, 28 febrero 1895: "Importación de ganado del Brasil".
(351) D.S.C.S., Tomo 53, Sesión del 1º octubre 1891, p. 542.
(352) "El Siglo", 15 marzo 1893: "Importación de ganado".
(353) Pedro Cosio, ob. cit., p. 68-69.
(354) "El Siglo", 29 setiembre 1891: "Importación de ganado argentino".
(355) "El Día", 10 octubre 1891. El día anterior 9 octubre publicó la carta de un hacendado salteño con argumentos similares: "La cuestión ganadera. La alarma de los estancieros".
(356) Martín Suárez, ob. cit., p. 93-94
(357) Setembrino E. Pereda: "Paysandú y sus progresos", 1896, p 173-174.
(358) "El Siglo", 29 julio 1893: "Comercio entre la República Oriental y la Argentina".
(359) "El Siglo", edición de la tarde, 14 setiembre 1896: "Competencia saladeril".
(360) "El Siglo", edición de la tarde, 1º octubre 1896: "Cuestión saladeril".
(361) D.S.C.R., Tomo 75, Sesión del 9 octubre 1885, p. 248-249.
(362) D.S.C.R., Tomo 110, Sesión del 2 setiembre 1890, p. 145.
(363) R.A.R., 15 mayo 1892, p. 209-210.
(364) Martín Suárez, ob. cit., p. 69.
(365) D.S.C.R., Tomo 75, Sesión 7 octubre 1885, p. 161-163 y 232.
(366) "El Día", 29 agosto 1890: "El hacendado moderno".
(367) "The Montevideo Times", 31 mayo 1892, "El valor de la tierra".
(368) Eduardo Acevedo, "Anales", ob. cit., Tomo IV, p. 508-509.
(369) "La Razón", 22 mayo 1890: "Nuestra situación económica".
(370) Pedro Figari: "Proyecto de Ley agraria". Montevideo, 1885, p. 19-20.
(371) "El Siglo", 11 enero 1890: "Sobre valorización de la tierra".
(372) D.S.C.R., Sesión del 8 junio 1885, Tomo 72.
(373) Eduardo Acevedo, "Anales", ob. cit., Tomo IV, p. 512.
(374) R.A.R., 28 febrero 1889, p. 117-118.

(375) D.S.C.R., Tomo 75, Sesión del 9 octubre 1885, p. 248-249.
(376) "El Siglo", 12 enero 1890: "Los estímulos a la agricultura y la valorización de la tierra"
(377) Idem.
(378) "El Telégrafo Marítimo", 3 enero 1887: Reseña hecha a la Comisión Internacional Norteamericana.
(379) D.S.C.R., Tomo 72, Sesión 8 junio 1885, p. 394.
(380) D.S.C.R., Tomo 72, Sesión 8 junio 1885, p. 396.
(381) D.S.C.R., Tomo 86, Sesión 12 julio 1887, p. 239-255.
(382) Armand Ugón y otros, ob. cit., Tomo 17, p. 60-64.
(383) D.S.C.R., Tomo 96, Sesión 24 julio 1888, p. 10-33. Convertido en ley el 24 de julio de 1888: Armand Ugón y otros, ob. cit., Tomo 17.
(384) Eduardo Acevedo, "Anales", ob. cit., Tomo IV, p. 450.
(385) D.S.C.R., Tomo 72, Sesión 8 junio 1885, p. 394.
(386) D.S.C.R, Tomo 90, Sesión 25 enero 1888, p. 266-281.
(387) Idem. Puesto el cúmplase por el Poder Ejecutivo el 30 enero 1888, en Armand Ugón y otros, ob. cit., Tomo 17, p. 287-288.
(388) D.S.C.R., Tomo 103, Sesión del 25 junio 1889, p. 24-28.
(389) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 18, p. 127-129.
(390) D.S.C.R., Tomo 110, Sesiones del 30 setiembre y 1º octubre 1890, p. 272, 302-303, 290-291. Puesto el cúmplase el 4 octubre 1890 por el Poder Ejecutivo en Armand Ugón y otros, ob. cit., Tomo 18, p. 393-394.
(391) "El Siglo", 29 julio 1893: "Sobre derechos de aduana".
(392) Martín Suárez, ob. cit., p. 71-72.
(393) D.S.C.R., Tomo 113, Sesión del 26 mayo 1891, p. 407-411.
(394) "El Siglo", 3 setiembre 1892: "Algunos datos sobre la Contribución Inmobiliaria".
(395) D.S.C.S., Tomo 65. Sesión del 20 agosto 1894. p. 83-156.
(396) D.S.C.S., Tomo 57, Sesión del 2 setiembre 1892, p. 432-500.
(397) D.S.C.R., Tomo 111, Sesión del 9 enero 1891, p. 238-293.
(398) Armand Ugón y otros: ob. cit., Tomo 19, p. 8-10 y 10-11.
(399) "El Siglo", 14 febrero 1891: "Nuestro crédito en Londres".
(400) Eduardo Acevedo: "Anales", ob. cit., Tomo IV, p. 575-576.
(401) H. S. Ferns, ob. cit., p. 147.
(402) "El Día", 26 diciembre 1891: "Carne cara".
(403) "El Siglo", 28 julio 1894: "La moraleja del debate".
(404) D.S.C.R., Tomo 111, Sesión del 9 enero 1891, p. 265-268.
(405) D.S.C.R., Tomo 134, Sesión del 13 julio 1894, p. 519-520.
(406) "El Telégrafo Marítimo", 3 enero 1887, artíc. cit.
(407) Pedro de Souza: "Libro del agricultor y ganadero". Montev. 1890, p. 123-124.
(408) Idem, p. 126.
(409) Setembrino E. Perela: "Río Negro y sus progresos", Tomo II, Montevideo, 1898, p. 131.
(410) "El Telégrafo Marítimo", 16 julio 1887: "Diferentes fases de la cuestión".
(411) Pedro de Souza, ob. cit., p. 118-119 y 133-134.
(412) "La Razón", 18 enero 1893: "Por qué no exportamos carne".
(413) Citado en "El Partido Colorado", 2 octubre 1885: "Exportación de carnes".
(414) Pedro de Souza, ob. cit., p. 110-111 y 105.
(415) R.A.R., 30 setiembre 1885, p. 550-554.
(416) R.A.R., 15 setiembre 1889, p. 463-468.
(417) "El Día", 13 junio 1890: "Exportación de ganado en pie".
(418) Pedro de Souza, ob. cit., p. 115-116.
(419) Setembrino E. Pereda: "Río Negro y sus progresos", ob. cit., Tomo II, p. 50.
(420) Idem, p. 34.
(421) Idem, p. 195-196.
(422) Idem, p. 100.
(423) "El Telégrafo Marítimo", 3 enero 1887, artíc. cit.
(424) Pedro de Souza, ob. cit., p. 118.
(425) "La Razón", 22 mayo 1890: "Nuestra situación económica".
(426) H. E. Giberti, ob. cit., p. 187.
(427) Album "Pur Sang", Montevideo 1916-1917, Tomo I, p. 38-39.
(428) "La Razón", 17 febrero 1893: "La escasez de ganado".
(429) Martín Suárez, ob. cit., p. 24-25.
(430) Setembrino E. Pereda: "Río Negro y sus progresos", ob. cit., Tomo II, p. 284-288.

(431) "La Razón", 21 junio 1890: "La crisis".
(432) Eduardo Acevedo: "Anales", ob. cit., Tomo IV, p. 534.
(433) Anuarios Estadísticos, Importación por artículos.
(434) Pedro de Souza, ob. cit., p. 132-133.
(435) "El Telégrafo Marítimo", 3 enero 1887, artíc. cit.
(436) Véase nuestro Tomo I, p. 164.
(437) "El Telégrafo Marítimo", 9 abril 1887: "Lanas de todas las naciones".
(438) D.S.C.R., Tomo 80, Sesión del 14 julio 1886, p. 521-523; Tomo 90, Sesión del 12 diciembre 1887, p. 38-50.
(439) Setembrino E. Pereda: "Río Negro y sus progresos", ob. cit., Tomo II, p. 165-166.
(440) R.A.R., 15 febrero 1889, p. 67, cita de "El Arapey" del Salto.
(441) Pedro de Souza, ob. cit., p. 127-128.
(442) R.A.R., 15 marzo 1891, p. 100-111.
(443) R.A.R., 15 mayo 1892, p. 210-211.
(444) H. E. Giberti, ob. cit., p. 170-172.
(445) R. M. Ortiz, ob. cit., Tomo I, p. 94.
(446) R.A.R., 15 junio 1884, p. 327-329.
(447) Pedro de Souza, ob. cit., p. 131.
(448) R.A.R., 15 enero 1895, p. 8-10.
(449) R.A.R., 28 febrero 1889, p. 98-117.
(450) R.A.R., 15 febrero 1889, p. 65-67.
(451) R.A.R., 15 octubre 1893, p. 464.
(452) Eduardo Acevedo, "Anales", ob. cit., Tomo IV, p. 508-509.
(453) R.A.R., 30 setiembre 1885, p. 550-554.
(454) D.S.C.R., Tomo 110, Sesión 2 setiembre 1890, p. 103-117.
(455) Criadores del Uruguay. Cincuentenario de la Fundación de los Registros Genealógicos de la Asociación Rural del Uruguay. Montevideo, 1937.
(456) R.A.R., 30 junio 1887, p. 327.
(457) Critchell y Raymond, ob. cit., p. 98.
(458) Pedro de Souza, ob. cit., p. 111-112.
(459) "El Telégrafo Marítimo", 3 enero 1887, artíc. cit.
(460) R.A.R., 15 enero 1886, p. 1-9.
(461) D.S.C.R., Tomo 80, Sesión del 14 julio 1886, p. 520-521; Sesión del 17 marzo 1888, Tomo 91, p. 405-409.
(462) Hugo Mongrell: "Luis Mongrell. Historia de un luchador", p. 281-282.
(463) R.A.R., 15 marzo 1886, p. 153-154.
(464) R.A.R., 15 diciembre 1890, p. 540-541.
(465) R.A.R., 15 abril 1889, p. 191.
(466) R.A.R., 15 junio 1885, p. 321-324.
(467) R.A.R., 15 enero 1885, p. 22-23.
(468) "El Telégrafo Marítimo", 3 enero 1887, artíc. cit.
(469) "El Telégrafo Marítimo", 29 mayo 1888: "Toros y vacas de pura sangre".
(470) Pedro de Souza, ob. cit., p. 110.
(471) R.A.R., 30 noviembre 1890, p. 528-529.
(472) R.A.R., 31 octubre 1890, p. 480-481.
(473) R.A.R., 15 setiembre 1879, p. 368-369.
(474) R.A.R., 31 mayo 1884, p. 306.
(475) R.A.R., 15 marzo 1891, p. 100-111.
(476) D.S.C.R., Tomo 110, p. 135-144.
(477) R.A.R., 1º diciembre 1873, p. 451.
(478) R.A.R., 31 octubre 1884, p. 630-632.
(479) R.A.R., 30 setiembre 1885, p. 587-590.
(480) R.A.R., 31 marzo 1891, p. 135-137.
(481) R.A.R., 30 junio 1889, p. 338-340.
(482) D.S.C.R., Tomo 110, p. 135-144.
(483) R.A.R., 15 julio 1882, p. 389-391.
(484) D.S.C.R., Tomo 75, Sesión del 5 octubre 1885, p. 191-195.
(485) R.A.R., 15 octubre 1888, p. 531-533.
(486) R.A.R., 15 setiembre 1891, p. 386-389.
(487) Carlos Reyles: "Beba". Edición de "Clásicos Uruguayos", p. 94-96.
(488) R.A.R., 31 agosto 1887, p. 457-462.
(489) R.A.R., 31 julio 1895, p. 346-347.
(490) R.A.R., 31 octubre 1885, p. 623-624.
(491) "El Siglo", 27 enero 1893: "Cuestión carnes".
(492) Carlos Reyles, ob. cit., p. 115-118.

(493) "La Razón", 15, 20 y 25 enero 1893; "El Siglo", 17, 19, 21, 24 y 27 enero 1893.
(494) R.A.R., 15 junio 1889, p. 322.
(495) R.A.R., 15 marzo 1891, p. 100-111.
(496) Hugo Mongrell, ob. cit., p. 309-311.
(497) Idem, p. 316.
(498) R.A.R., 31 octubre 1894, p. 518-519.
(499) R.A.R., 15 enero 1890, frente a página 1.
(500) R.A.R., 30 setiembre 1885, p. 568-569.
(501) Hugo Mongrell, ob. cit., p. 302-303.
(502) D.S.C.R., Tomo 131, Sesión del 3 abril 1894, p. 217-219.
(503) R. M. Ortiz, ob. cit., Tomo I, p. 173.
(504) Critchell y Raymond, ob. cit., p. 407.
(505) Idem, p. 98-99.
(506) Idem, p. 75-83.
(507) R. M. Ortiz, ob. cit., Tomo I, p. 173.
(508) R.A.R., 30 setiembre 1885, p. 550-554.
(509) "La Razón", 15 enero 1893: "Nuestras carnes y las argentinas".
(510) "La Razón", 19 enero 1893: "La cuestión ganadera".
(511) R.A.R., 15 junio 1891, p. 260-261.
(512) R.A.R., 28 febrero 1895, p. 102-103.
(513) "El Siglo", 18 setiembre 1885, p. 3.
(514) R.A.R., 15 setiembre 1885, p. 544.
(515) "El Siglo", 5 setiembre 1885, p. 3.
(516) R.A.R., 30 noviembre 1887, p. 625-631 y Hugo Mongrell, ob. cit., p. 285-291.
(517) Hugo Mongrell, ob. cit., p. 341.
(518) R.A.R., 15 mayo 1891, p. 209-210.
(519) R.A.R., 30 abril 1891, p. 171-174.
(520) R.A.R., 15 mayo 1893, p. 198-201.
(521) "El Siglo", 7 junio 1894: "La agricultura en la Florida".
(522) Memoria del Ministerio de Fomento 1891-1892, p. 887-890.
(523) "El Siglo", 29 diciembre 1893: "La estadística agrícola".
(524) "El Siglo", 7 junio 1894, artíc. cit.
(525) Memoria del Ministerio de Fomento 1891-1892 cit.
(526) James R. Scobie: "Revolución en las Pampas". Buenos Aires, 1968, p. 93.
(527) Setembrino E. Pereda: "Río Negro y sus progresos". Tomo II. Montevideo, 1898, p. 30 y 38.
(528) Pedro de Souza, ob. cit., p. 13-14.
(529) Ministerio de Fomento, memoria cit.
(530) Pedro de Souza, ob. cit., p. 14.
(531) D.S.C.R., Tomo 113, Sesión del 30 abril 1891, p. 82-103.
(532) Datos tomados de los Anuarios Estadísticos en los años respectivos.
(533) Idem.
(534) Ministerio de Fomento, memoria cit.
(535) "El Siglo", 18 noviembre 1892: "De Paysandú".
(536) F. Gómez Haedo y E. Soarez Netto: "Como estabilizar la agricultura nacional". Montevideo, 1932, p 175-176, 178-179 y 180-185.
(537) D.S.C.R., Tomo 116, Sesión del 15 octubre 1891, p. 71-76 y Armand Ugón y otros, ob. cit., Tomo Nº 19, p. 117-118.
(538) James R. Scobie, ob. cit, p. 99-100 y 75-82.
(539) "El Siglo", 30 abril 1893: "Estadística agrícola".
(540) Escribanía de Gobierno y Hacienda. Protocolos del Escribano Avelino J. Martorell, tomo único, año 1889, folios 150-151.
(541) R.A.R., 30 junio 1887, p. 335-339.
(542) R.A.R., 15 diciembre 1886, p. 615-617.
(543) "El Siglo", 18 noviembre 1892: "De Paysandú".
(544) D.S.C.R., Tomo 96, Sesión del 24 julio 1888, p. 10-33.
(545) "El Telégrafo Marítimo", 5 enero 1886: "Más sobre la Contribución Directa".
(546) "El Siglo", 9 febrero 1895, edición de la tarde: "Desde el rancho".
(547) Anuario Estadístico de 1889, p. 658.
(548) Pedro de Souza, ob. cit., p. 15-16.
(549) R.A.R., 30 abril 1888, p. 204-207.
(550) "El Siglo", 28 junio 1893: "La producción de trigo".
(551) D.S.C.R., Tomo 96, Sesión del 24 julio 1888, p. 10-33.

(552) "El Siglo", 28 junio 1890: "Estímulos a la colonización".
(553) D.S.C.S., Tomo 50, Sesión 16 agosto 1890, p. 116-119.
(554) D.S.C.R., Tomo 115, Sesión 4 agosto 1891, p. 194-202.
(555) D.S.C.R., Tomo 121, Sesión 6 agosto 1892, p. 86-113.
(556) Armand Ugón y otros, ob. cit., Tomo 19, p. 281-285.
(557) D.S.C.R., Tomo 118, Sesión 8 marzo 1892, p. 116-120.
(558) "La Razón", 19 marzo 1893: "Franquicias necesarias".
(559) D.S.C.R., Tomo 129, Sesión del 8 julio 1893, p. 320-322.
(560) D.S.C.R., Tomo 136, Sesión del 15 noviembre 1894, p. 166-193 y 6 diciembre 1894, Tomo 137, p. 20-23. Convertido en ley en: Armand Ugón y otros, ob. cit., Tomo 20, p. 327-333.
(561) "El Siglo", 26 junio 1890: "La agricultura nacional y la competencia argentina".
(562) "El Siglo", 27 junio 1890: "La agricultura nacional".
(563) "El Siglo", 14 enero 1891: "Intereses rurales".
(564) "El Siglo", 27 junio 1890, artíc. cit.
(565) D.S.C.R., Tomo 111, Sesión lel 11 de noviembre 1890, p. 91-108, D.S.C.S., Tomo 50, Sesión del 19 enero 1891 y Armand Ugón y otros, ob. cit., Tomo 19, p. 16.
(566) "El Siglo", 21 noviembre 1890: "Agricultura nacional".
(567) "El Siglo", 21 agosto 1892: "Solicitud".
(568) "El Siglo", 21 noviembre 1890, artíc. cit.
(569) "La Razón", 7 julio 1887: "La nueva tarifa brasilera".
(570) James R. Scobie, ob. cit., p. 143-144.
(571) "El Siglo", 18 enero 1893: "El mercado de harinas de Río".
(572) "El Siglo", 21 agosto 1892, artíc. cit.
(573) "El Siglo", 22 julio 1890: "De Amberes".
(574) "El Siglo", 28 junio 1893: "La producción del trigo".
(575) "El Siglo", 28 febrero 1894: "Progresos de la agricultura".
(576) "El Siglo", 1º marzo 1895: "Tropiezos de la agricultura".
(577) "El Siglo", 21 marzo 1895: "Ferrocarril Central del Uruguay".
(578) James R. Scobie, ob. cit., p. 139.
(579) Citado por Juan José Castro en Memoria del Ministerio de Fomento, 1892-1893, p. 171-279.
(580) Homero Martínez Montero: "Marinas Mercante y de Pesca del Uruguay". Montevideo, 1940, Tomo I, p. 90.
(581) H. Martínez Montero, ob. cit., p. 112-113.
(582) Escasos historiadores nacionales, como sostiene el Dr. Carlos Quijano en su estudio sobre la crisis de 1890, han advertido la trascendencia de este aspecto y del comercio de tránsito en general. Entre las excepciones cabe citar a un hombre que asistió a su declinación: Eduardo Acevedo, y a un estudioso de la historia de la navegación en el Uruguay: Homero Martínez Montero. Es curioso que en un texto para estudiantes liceales, la Historia del Uruguay, de Alfredo Traversoni, el autor haya planteado la gravitación esencial del comercio de tránsito en nuestra economía. Unico caso, tal vez, en que la bibliografía histórica para estudiantes se adelantó a la investigación científica del fenómeno.
(583) José Mª Fernández Saldaña y César Miranda: "Historia General de la ciudad y el departamento del Salto". Montevideo, 1920, p. 277-278.
(584) Idem, p. 278.
(585) H. Martínez Montero, ob. cit., p. 147.
(586) H. Martínez Montero, ob. cit., p. 145-147. Todavía en 1920 el Senador Manuel B. Otero recordó que "el comercio de Rivera no se hacía propiamente por Montevideo, se hacía por el Salto, independientemente del ferrocarril". Véase: "La intervención del Estado en las tarifas ferroviarias". Publicación de la Cámara de Senadores, p. 177.
(587) H. Martínez Montero, ob. cit., p. 115.
(588) Idem, p. 126-127.
(589) Fernández Saldaña y Miranda, ob. cit., p. 279-280.
(590) Eduardo Acevedo: "Anales", ob. cit., Tomo IV, p. 297-300.
(591) D.S.C.S., Tomo 53, Sesión del 26 setiembre 1891, p. 411. Discurso de Angel Floro Costa. Coincidió con estos conceptos en la sesión del 1º de octubre el senador Castro.
(592) "El Siglo", 4 mayo 1893: "La discusión sobre el puerto".
(593) "El Siglo", 10 mayo 1893: "El cálculo de recursos para el puerto".

(594) "El Siglo", 19 noviembre 1895: "El comercio exterior y el puerto de Montevideo".
(595) "El Siglo", 4 mayo 1893: "La discusión sobre el puerto".
(596) "El Siglo", artic. cit.
(597) "El Siglo", 5 mayo 1893: "Acompañando la discusión del asunto puerto".
(598) "El Siglo", 19 noviembre 1895, artic. cit.
(599) "El Siglo", 15 mayo 1890: "Agricultura y Colonización".
(600) R.A.R., 15 mayo 1892, p. 193-195.
(601) Citado por la R.A.R., 15 febrero 1889, p. 67.
(602) Pedro de Souza, ob. cit., p. 103.
(603) Alvaro Pacheco: "Consideraciones sobre inmigración y colonización". Montevideo, 1892. Tesis, p. 124-131.
(604) D.S.C.R., Tomo 99, Sesión del 13 noviembre 1888, p. 218-254.
(605) Francisco Bauzá: "Colonización industrial. Ensayo sobre un sistema para la República Oriental del Uruguay", p. 31-38. Montevideo, 1876.
(606) Angel Floro Costa: "Nirvana", Edición de 1899, p. 292-293.
(607) Andrés Lamas: "Estudios sobre la legislación agraria de Rivadavia", Buenos Aires, 1883, p. 91-93.
(608) D.S.C.R., Tomo 107, Sesión del 8 mayo 1890, p. 421-423.
(609) Por ejemplo en R.A.R., 31 marzo 1893, p. 133-134.
(610) D.S.C.R., Tomo 94, Sesión del 21 junio 1888, p. 329-422.
(611) Angel Floro Costa: "Banco de Crédito Fundario del Uruguay". Montevideo, 1890.
(612) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1892, p. XLVII a L.
(613) D.S.C.S., Tomo 45, Sesión del 28 diciembre 1888, p. 544-575.
(614) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1892, cit.
(615) Dirección de Estadística General de la República O. del Uruguay. Cuaderno Nº XIV, año 1883, p. 11.
(616) Memoria del Ministerio de Gobierno. 1892, cit.
(617) Eduardo Acevedo: "Anales", ob. cit., Tomo IV, p. 508-509.
(618) Setembrino E. Pereda: "Paysandú y sus progresos". Montevideo, 1896, p. 171-172.
(619) Documentos adjuntos a la Memoria del Ministerio de Gobierno, 1892, p. 345-346.
(620) Idem, p. 346-347.
(621) "El Telégrafo Marítimo", 4 enero 1887, artículo ya cit. de B. Lorenzo Hill. "The Montevideo Times", artíc. cit. del 31 mayo 1892.
(622) Citado por Setembrino E. Pereda: "Río Negro y sus progresos", p. 303-304.
(623) Alvaro Pacheco, ob. cit., p. 154-178.
(624) Idem, p. 131-142.
(625) Idem, p. 143-154.
(626) Memoria del Ministerio de Fomento, 1891-1892, p. 805-808.
(627) Memoria del Ministerio de Fomento, 1892-1893, p. 761-780.
(628) Memoria del Ministerio de Fomento, 1893-1894, p. 649-667.
(629) "El Siglo", 30 abril 1890: "Pequeños centros agrícolas".
(630) Documentos adjuntos a la Memoria ya cit. del Ministerio de Gobierno en 1892, p. 338-339.
(631) Idem. p. 342-343.
(632) Idem, p. 340-342.
(633) Idem, p. 347-349.
(634) Idem, p. 350-352.
(635) D.S.C.R., Tomo 94, Sesión del 21 junio 1888, p. 30.
(636) D.S.C.R., Tomo 94, Sesión del 20 junio 1888, p. 41.
(637) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1892, p. 175-182.
(638) Datos tomados de los Anuarios Estadísticos de 1887, 1889 y 1892. Sección Justicia, Cárceles, Policía y Jefaturas de Campaña. Entradas según causas y sexo.
(639) Documentos adjuntos a la Memoria del Ministerio de Gobierno cit. 1892, p. 175-182.
(640) "El Siglo", 29 agosto 1894: "Las policías de campaña".
(641) Citada por "El Siglo", 10 abril 1895: "Un ejemplo que merece aplauso".
(642) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1888, p. 52-57.
(643) "El Siglo", 15 mayo 1895: "Las jefaturas de campaña".
(644) Congreso Agrícola Ganadero de 1895. Conclusiones.
(645) D.S.C.R., Tomo 89, Sesión del 21 noviembre 1888, p. 312-348.
(646) R.A.R., 31 enero 1893, p. 25-42.

(647) "El Siglo", 7 marzo 1890: "La situación de la campaña".
(648) Luis Carlos Benvenuto: "La quiebra del modelo". Enciclopedia Uruguaya Nº 48, p. 146.
(649) Véase nuestro Tomo I, p. 372-373.
(650) R.A.R., 15 junio 1882, p. 334-337.
(651) R.A.R., 30 abril 1892, p. 169-172.
(652) "El Siglo", 1º marzo 1895: "Los tropiezos de la agricultura".
(653) Alvaro Pacheco, ob. cit., p. 209.
(654) Citado por la R.A.R., 31 marzo 1883, p. 133-134.
(655) James R. Scobie, ob. cit., p. 45 y 61.
(656) Setembrino E. Pereda: "Paysandú y sus progresos", p. 165.
(657) R.A.R., 31 agosto 1887, p. 457-462.
(658) Ricardo Rodríguez Molas: "Historia social del gaucho", p. 241-242. Buenos Aires 1968.
(659) Domingo F. Sarmiento: "Facundo", Edición de 1966, p. 61-62.
(660) Citado por Rodríguez Molas, ob. cit.
(661) Citado por Rodríguez Molas, ob. cit., p. 51-52.
(662) Andrés Lamas. "Escritos". Dirección y prólogo de Ariosto D. González. Tomo II, p. 77-81.
(663) D.S.C.R., Tomo 90, Sesión del 6 febrero 1888, p. 436.
(664) Angel Floro Costa: "Nirvana", ob. cit., p. 296-298.
(665) D.S.C.R., Tomo 75, Sesión del 2 octubre 1885, p. 437.
(666) D.S.C.R., Tomo 90, Sesión del 6 febrero 1888, p. 436-455.
(667) D.S.C.R., Tomo 87, Sesión del 25 julio 1887, p. 73.
(668) Julio C. Rodríguez: "Los grandes negocios". Enciclopedia Uruguaya, Nº 29, p. 173.
(669) D.S.C.R., Tomo 87, Sesión del 25 julio 1887, p. 73-145.
(670) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 17, p. 68-69.
(671) D.S.C.R., Tomo 94. Sesiones del 21, 25, 26, 28 y 30 junio y 9 julio 1888. Págs. 329-422; 475-483; Tomo 95, p. 38-52; 67-76, 134-164 y 322-333.
(672) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1888, p. 852-858.
(673) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 18, p. 243-244.
(674) D.S.C.R., Tomo 104, p. 187-188 y Tomo 105, p. 95-99.
(675) D.S.C.S., Tomo 49, Sesión del 27 junio 1890, p. 441-447.
(676) D.S.C.R., Tomo 104, Sesión del 3 setiembre 1889, p. 381. A Ugón y otros, ob. cit., Tomo 18, p. 349-358.
(677) D.S.C.R., Tomo 134, Sesión del 13 julio 1894, p. 523-532.
(678) Los campos de José Ramírez Pérez, abuelo de Carlos María Ramírez, confiscados en 1815, son historiados en detalle por Nelson de la Torre, Julio C. Rodríguez y Lucía Sala de Tourón en "La Revolución agraria artiguista", p. 372.
(679) D.S.C.S., Tomo 44, Sesión del 30 mayo 1888, p. 101-115. D.S.C.R., Tomo 100, Sesión del 6 diciembre 1888, p. 92-104.
(680) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 17, p. 476-478.
(681) D.S.C.S., Tomo 44, Sesión del 30 mayo 1888, p. 115-126.
(682) D.S.C.R., Tomo 90, Sesión del 6 febrero 1888, p. 436-455.
(683) R.A.R., 15 mayo 1888, p. 225-232.
(684) D.S.C.R., Tomo 102, Sesión del 4 junio 1889, pp. 398-402 y 419-426.
(685) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 18, p. 238-240.
(686) Carlos Visca: "Emilio Reus y su época", Ediciones de la Banda Oriental, Montevideo, p. 73-74.
(687) Memoria del Ministerio de Fomento, 1893-1894, p. 631-633.
(688) Alvaro Pacheco, ob. cit., p. 108-119.
(689) Revista Histórica, Tomo 38. Informes diplomáticos de los representantes del Imperio Alemán en el Uruguay, p. 554 y 557.
(690) "El Siglo", 23 mayo 1890: "La colonia Valdense".
(691) D.S.C.R., Tomo 112, Sesión del 12 marzo 1891, p. 192-201.
(692) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1892, cit. p. 17-19.
(693) Alvaro Pacheco, ob. cit., p. 108-119.
(694) Memoria del Ministerio de Fomento, 1893-1894, p. 649-667.
(695) Setembrino E. Pereda: Paysandú y sus progresos" ob. cit., p. 184.190.
(696) James R. Scobie, ob. cit., p. 152.
(697) Setembrino E. Pereda: "Paysandú y sus progresos", ob. cit., p. 184-190.
(698) Memoria del Ministerio de Fomento, 1892-1893, p. 761-780.
(699) Alvaro Pacheco, ob. cit., p. 124-131
(700) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1888, p. 839-851.

(701) Alvaro Pacheco, ob. cit., p. 154-178.
(702) Idem, p. 178-180.
(703) Silvia Rodríguez Villamil: "Un antecedente del espíritu de empresa: el industrialismo", en: "5 perspectivas del Uruguay Moderno", Publicación de la Fundación de Cultura Universitaria.
(704) Silvia Rodríguez Villamil: "Las mentalidades dominantes en Montevideo", p. 37-39. Ediciones de la Banda Oriental, Montevideo.
(705) Eduardo Acevedo: "'Anales", ob. cit., Tomo IV, p. 434.
(706) D.S.C.R., Tomo 89, Informe firmado el 31 octubre 1887, p. 312-348.
(707) R.A.R., 30 setiembre 1892, p. 409-415.
(708) D.S.C.R., Tomo 80, Sesión del 12 julio 1886.
(709) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 16, p. 345-348.
(710) Idem, Tomo 17, p. 279-284.
(711) D.S.C.R., Tomo 89, Sesión del 21 noviembre 1887, p. 312-348.
(712) D.S.C.R., Tomo 89, Sesión del 28 noviembre 1887, p. 384-418.
(713) Pedro Figari: "Ley agraria". Montevideo, 1885. Tesis presentada para optar al grado de doctor en jurisprudencia, p. 20.
(714) Véase: Juan E. Pivel Devoto: "Raíces Coloniales de la Revolución Oriental de 1811"; y Lucía Sala de Tourón, Julio C. Rodríguez y Nelson de la Torre: "Evolución económica de la Banda Oriental".
(715) Citado por Andrés Lamas en: "Estudios sobre la legislación agraria de Rivadavia", ob. cit., p. 78-83.
(716) "El Nacional", 8 junio 1857: "Tierras públicas".
(717) "El Nacional", 9 junio 1857: "Tierras públicas".
(718) Citado por Juan Antonio Oddone: "Economía y sociedad en el Uruguay liberal" p. 135. Ediciones de la Banda Oriental, Montevideo.
(719) Idem, p. 148-149.
(720) Pedro Figari, ob. cit., p. 11-12.
(721) Idem, p. 23.
(722) R.A.R., 15 setiembre 1891, p. 386-389.
(723) Pedro Figari, ob. cit., p. 20.
(724) Idem, p. 14-15.
(725) D.S.C.R., Tomo 99, Sesión del 21 noviembre 1888, p. 390-420.
(726) D.S.C.R., Tomo 94, Párrafos del informe de la Comisión de Hacienda, redactado por Carlos María Ramírez el 8 de mayo de 1888, p. 329-422.
(727) Angel Floro Costa: "Banco de Crédito Fundario del Uruguay", ob. cit.
(728) Angel Floro Costa: "Solución práctica del arreglo de la propiedad fiscal". Montevideo, 1894.
(729) Citado por Juan Antonio Oddone en ob. cit., p. 261.
(730) Citado por Ricardo Rodríguez Molas, ob. cit., p. 376.
(731) Véase a este respecto: "Artigas: Tierra y Revolución", de Nelson de la Torre, Julio C. Rodríguez y Lucía Sala de Tourón.
(732) Andrés Lamas: "Estudios sobre la legislación agraria de Rivadavia", ob. cit., p. 4-8.
(733) Angel Floro Costa: "Banco de Crédito Fundario del Uruguay", ob. cit.
(734) "El Nacional", 10 agosto 1857: "Las tierras públicas".
(735) Andrés Lamas: "Estudios sobre la legislación agraria de Rivadavia", ob. cit., p. 10-11.
(736) Idem, p. 61.
(737) Idem, p.24-25.
(738) Idem, p. 51-52.
(739) Citado por Alberto A. Márquez: "Bosquejo de nuestra propiedad territorial". Montevideo, 1904, p. 216-217.
(740) Andrés Lamas: "Estudios sobre la legislación agraria de Rivadavia", ob. cit., p. 8-9.
(741) Idem, p. 90-91.
(742) Idem, p. 75.
(743) D.S.C.S., Tomo 44, Sesión del 27 de junio 1888, p. 498-501.
(744) D.S.C.R., Tomo 113, Sesión del 4 junio 1891, p. 520-540.
(745) James R. Scobie, ob. cit., p. 150-151.
(746) Pedro Figari, ob. cit., p. 15.
(747) Idem, p. 17-19.
(748) Idem, p. 25-26.
(749) Idem, p. 31-34.
(750) Angel Floro Costa: "Nirvana", ob. cit., p. 63-64.
(751) Idem, p. 101-112.

(752) Angel Floro Costa: "Solución práctica del arreglo de la propiedad fiscal", ob. cit.
(753) Angel Floro Costa: "Nirvana", ob. cit., p. 101-112.
(754) Idem, p. 92-100.
(755) Angel Floro Costa: "Solución práctica de una cuestión económica de actualidad". Montevideo, 1883.
(756) Angel Floro Costa: "Banco de Crédito Fundario del Uruguay", ob. cit.
(757) D.S.C.S., Tomo 53, Sesión del 26 setiembre 1891, p. 429-430.
(758) D.S.C.S., Tomo 56, Sesión del 2 julio 1892, pp. 528-536 y 536-595.
(759) Angel Floro Costa: "Solución práctica del arreglo de la propiedad fiscal" ob. cit.
(760) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1887, p. 686-688.
(761) D.S.C.R., Tomo 107, Sesión del 29 abril 1890, p. 329-332.
(762) D.S.C.S., Tomo 53, Sesión del 29 setiembre 1891, p. 476-479.
(763) Alvaro Pacheco, ob. cit., p. 143-154.
(764) D.S.C.R., Tomo 94, Sesión del 21 junio 1888, p. 329-422.
(765) D.S.C.R., Tomo 99, Sesión del 22 noviembre 1888, p. 390-420.
(766) D.S.C.S., Tomo 44, Sesión del 30 mayo 1888, p. 115-126.
(767) D.S.C.S., Tomo 48, Sesión del 21 octubre 1829, p. 75-77.
(768) D.S.C.R., Tomo 104, Sesión del 6 agosto 1889, p. 211-215.
(769) "El Siglo", 27 abril 1892: "Ganadería y agricultura argentinas".
(770) Citado por Carlos Quijano en "La Crisis del 90", ob. cit., p. 296-297.
(771) Revista Histórica, Tomo 38. Informes diplomáticos citados, p. 563.
(772) Dato que nos fuera gentilmente brindado por el historiador norteamericano Peter Winn.
(773) H. S. Ferns, ob. cit., p. 440.
(774) Eduardo Acevedo, "Anales", ob. cit., Tomo IV, p. 91.
(775) "El Día", 24 noviembre 1891: "Bajamos al redondel". Artículo de Julio Brandam.
(776) Raúl Montero Bustamante: "El Banco Comercial", obra inédita en poder del Banco citado.
(777) "El Siglo", 25 setiembre 1910.
(778) "El Día", 3 diciembre 1891: "Sigue la retirada".
(779) Raúl Montero Bustamante: "El Banco Comercial y la época de Reus", p. 14. Apartado publicado por la Facultad de Humanidades y Ciencias de la obra más vasta a que hiciéramos referencia.
(780) H. S. Ferns, ob. cit., p. 362.
(781) D.S.C.R., Tomo 83, p. 327
(782) Lo denunció en la Cámara de Senadores uno de sus miembros, Magariños Cervantes en 1892. D.S.C.S., Tomo 56, Sesión del 18 mayo 1892, p. 25.
(783) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1893, p. 597.
(784) D.S.C.R., Tomo 83, Sesión del 2 mayo 1887, p. 327-383.
(785) D.S.C.R., Tomo 134, Sesión del 5 julio 1894, p. 202-210.
(786) "El Día", 3 diciembre 1891: "Sigue la retirada".
(787) "El Día", 24 noviembre 1891: "Semblanzas caseras. Nuestro capitalista. El goy montevideano".
(783) D.S.C.S., Tomo 45, Sesión del 21 diciembre 1888.
(789) "El Telégrafo Marítimo", 27 agosto 1887: "Los agricultores".
(790) "El Telégrafo Marítimo", 20 setiembre 1888.
(791) "El Telégrafo Marítimo", 14 enero 1886.
(792) Citado por "El Siglo", edición de la tarde, 20 febrero 1895: "Negocios y otras yerbas".
(793) R.A.R., 31 julio 1892, p. 326-329.
(794) R.A.R., 15 enero 1892, p. 7-8.
(795) D.S.C.R., Tomo 110, Sesión 4 setiembre 1890, p. 168.
(796) "El Siglo", 18 enero 1893: "Miscelánea: El frigorífico y el crédito".
(797) D.S.C.R., Tomo 121, Sesión del 18 agosto 1892, p. 174-176.
(798) D.S.C.R., Tomo 83, Sesión del 2 mayo 1887, p. 327-383.
(799) D.S.C.R., Tomo 83, Sesión 3 mayo 1887, p. 427-459.
(800) Angel Floro Costa: "Nirvana", ob. cit., p. 294-296.
(801) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 17, p. 21-32.
(802) Eduardo Acevedo: "Anales", Tomo IV, p. 438.
(803) D.S.C.R., Tomo 106, Sesiones del 4 y 7 enero 1890, pp. 186 y 202-203.
(804) D.S.C.S., Tomo 48, Sesión del 25 noviembre 1889, p. 247-249.
(805) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 18, p. 328-331.

(806) Anuario Estadístico de 1889, p. 495.
(807) Idem de 1892, p. 478.
(808) Carlos Visca, ob. cit., p. 44-45.
(809) "El Telégrafo Marítimo", 20 setiembre 1888: "Préstamos a los agricultores y ganaderos".
(810) "El Siglo", 16 febrero 1893: "Mensaje del Poder Ejecutivo a la Asamblea General".
(811) Setembrino E. Pereda: "Paysandú y sus progresos", ob. cit., p. 57-58.
(812) D.S.C.S., Tomo 48, Sesión del 21 octubre 1889, p. 65-73.
(813) D.S.C.R., Tomo 83, Sesión del 2 mayo 1887, p. 327-383.
(814) Facultad de Humanidades y Ciencias: "La crisis del noventa", p. 1-5.
(815) D.S.C.R., Tomo 83, Sesión del 3 mayo 1887, p. 396-426.
(816) David Joslin: "La banca británica en América Latina". Publicación de la Facultad de Humanidades y Ciencias, p. 30-31.
(817) Facultad de Humanidades y Ciencias: "La crisis del noventa", p. 25-27: Acta del directorio del Banco Nacional del 5 de julio de 1890.
(818) R. Montero Bustamante, ob. cit., p. 19-22.
(819) Idem, p. 39-41.
(820) Juan Antonio Oddone, ob. cit., p. 240.
(821) D.S.C.R., Tomo 106, Sesión del 2 enero 1890, p. 152.
(822) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1890-1891, p. 12-23.
(823) Eduardo Acevedo: "Anales", ob. cit., Tomo IV, p. 550 y siguientes.
(824) Idem, p. 553.
(825) Facultad de Humanidades y Ciencias: "La crisis del noventa en el Uruguay". Informes de la Legación de Francia, p. 15.
(826) D.S.C.S., Tomo 50, Sesión del 15 julio 1890, p. 48-69.
(827) Eduardo Acevedo, "Anales", ob. cit., Tomo IV, p. 559.
(828) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1890-1891, p. 12-23.
(829) R. Montero Bustamante, ob. cit., p. 48.
(830) Idem, p. 49-50.
(831) Eduardo Acevedo, "Anales", Tomo IV, p. 553.
(832) Alberto Palomeque: "Mi año político". Tomo II, p. 764-766.
(833) Revista Histórica, Tomo 38 Informes diplomáticos citados, p. 570.
(834) D.S.C.R., Tomo 111, Sesión del 9 enero 1891, p. 290.
(835) D.S.C.R., Tomo 134, Sesión del 5 julio 1894, p. 202-210.
(836) Citado por Carlos Visca en ob. cit., p. 114-115.
(837) D.S.C.R., Tomo 115, Sesión del 27 julio 1891, p. 24-63 y Sesión del 27 julio, p. 65-100.
(838) Anuario Estadístico de 1887, p. 503-505.
(839) Idem de 1889, p. 495-499.
(840) Idem de 1892, p. 477-481.
(841) "El Siglo", 10 agosto 1890: "La situación económica".
(842) "El Siglo", 17 agosto 1890: "La reserva metálica".
(843) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1890-1891, p. 12-23.
(844) David Joslin, ob. cit., p. 33-34.
(845) R. Montero Bustamante, ob. cit., p. 55-56
(846) Citado por Carlos M. Maeso: "El Uruguay a través de un siglo". Montevideo, 1910, p. 72.
(847) Setembrino E. Pereda: "Paysandú y sus progresos", ob. cit., p. 55.
(848) Daniel García Acevedo: "Algunas consideraciones sobre el crédito agrícola y su organización en la República". Tesis. Montevideo, 1894, p. 72-73.
(849) "El Siglo", 9 enero 1894: "474 escrituras".
(850) "El Siglo", 31 octubre 1894: "El departamento de Flores".
(851) D.S.C.S., Tomo 56, Sesión del 14 junio 1892, p. 330-338.
(852) D.S.C.R., Tomo 118, Sesión del 2 abril 1892, p. 253; 24 mayo, p. 223-241; 28 mayo, p. 245-278; 31 mayo, p. 280. Tomo 120: Sesión del 25 junio 1892, p. 66-82; 30 junio, p. 95-129 y julio 2, p. 139-167.
(853) D.S.C.S., Tomo 50, Sesión del 5 diciembre 1890, p. 277-302.
(854) D.S.C.R., Tomo 111, Sesión del 18 noviembre 1890, p. 118-161 y 22 noviembre 1890, p. 184-205.
(855) A. Ugón y otros, ob. cit. Tomo 18, p. 401-403.
(856) D.S.C.R., Tomo 117, Sesión del 19 diciembre 1891, p. 32-93; 2 diciembre p. 126-154; 29 diciembre, p. 214-235; 4 febrero 1892, p. 312-347 y 5 febrero, p. 350-363.
(857) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 19, p. 216-230.
(858) Tomo 56, Sesión del 2 julio 1892, p. 559-576.

(859) Editorial de "El Día", 14 noviembre 1891.
(860) "El Día", 9 diciembre 1891, firmado por Néstor, seudónimo de José Batlle y Ordóñez: "El oro ajeno. Inconvenientes del proyecto bancario".
(861) "El Día", 28 noviembre 1891: "Ocho millones".
(862) D.S.C.R., Tomo 117, Sesión del 19 diciembre 1891, p. 32-93; 21 diciembre, p. 96-124; 30 diciembre, p. 238-255 y 31 diciembre, p. 258-283.
(863) D.S.C.S., Tomo 57, Sesión 26 agosto 1892, p. 263-325.
(864) D.S.C.R., Tomo 121, Sesión 23 agosto 1892, p. 219-245.
(865) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 19, p. 268-270.
(866) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1893, p. 5-7.
(867) Antonio Odicini Lezama: "El régimen monetario del Uruguay", p. 155.
(868) D.S.C.S., Tomo 57, Sesión del 3 octubre 1892, p. 515-540.
(869) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 19, p. 287-289.
(870) H. S. Ferns, ob. cit., p. 439.
(871) A. G. Ford, ob. cit., p. 158-159.
(872) D.S.C.R., Tomo 76, Sesión del 10 octubre 1885, p. 5-6.
(873) "El Siglo", 5 diciembre 1894.
(874) Artículos de "El Siglo"; 13 agosto de 1890: "La faena saladeril"; 27 abril de 1892: "La crisis ganadera y la moneda"; diciembre 5 de 1894: "Nuestras grandes industrias" y 31 marzo de 1895: "¿Marcha el país o marchan ellos?". "La Razón", 19 de mayo 1893: "El estancamiento de la situación".
(875) D.S.C.R., Tomo 117, Sesión del 4 febrero 1892, p. 312-347.
(876) D.S.C.S., Tomo 56, Sesión del 2 julio 1892, p. 559-576.
(877) Memoria del Ministerio de Gobierno 1890-1891, p. 12-23.
(878) Memoria del Ministerio de Gobierno 1894, p. 11-12.
(879) "El Día", Editorial del 14 noviembre 1891: "La conspiración del oro".
(880) "El Día", 17 noviembre 1891: "No salgamos de la verdad".
(881) "La Razón", 25 marzo 1893.
(882) "El Día", 20 noviembre 1891: "Por ahí vamos. Un grano de arena".
(883) "El Día", 25 noviembre 1891: "Seguimos... No está grave... y está en agonía. Oro y papel".
(884) "El Día", 30 noviembre 1891: "Plus ca change. Eluden la cuestión"; y 2 diciembre 1891: "Se baten en retirada".
(885) "La Razón", 3 agosto 1893: "No será tan fiero el león".
(886) The New Cambridge Modern History, volumen XI: "Material progress and world wide problems 1870-1898", Charles Wilson: "Economic conditions", p. 49 y 67.
(887) M. Baumont: 'L'essor industriel et l'imperialisme colonial", Paris, 1949. p. 396.
(888) Memoria del Ministerio de Fomento, años 1891-1892, p. 23.
(889) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1888, p. 399.
(890) Carlos Panizza: "Un aspecto de las inversiones británicas durante el militarismo: los ferrocarriles". Cuadernos de "Marcha", Nº 23, Marzo 1969, p. 70.
(891) Memoria del Ministerio de Fomento, 1891-1892, p. 23.
(892) H. S. Ferns, ob. cit., p. 408-409.
(893) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1888, p. 399-409.
(894) Idem, p. 430-443.
(895) D.S.C.R., Tomo 102, Sesión del 4 junio 1889, p. 398-402.
(896) Idem, p. 405-415.
(897) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 18, p. 238-240.
(898) D.S.C.S., Tomo 31, Sesión del 12 mayo 1884, p. 469-487.
(899) D.S.C.S., Tomo 31, Sesión del 30 de abril 1884, p. 373-374.
(900) D.S.C.S., Tomo 31, Sesión del 12 mayo 1884, p. 469-487.
(901) Memoria del Ministerio de Fomento, 1892-1893, p. 171-279.
(902) D.S.C.S., Tomo 31, Sesión del 12 mayo 1884, p. 469-487.
(903) Idem.
(904) D.S.C.S., Tomo 31, Sesión del 14 mayo 1884, p. 492-513.
(905) Carlos García Acevedo: "Estudio sobre ferrocarriles". Montevideo, 1892, p. 45-46.
(906) D.S.C.S., Tomo 32, Sesión del 21 mayo 1884, p. 5-63.
(907) D.S.C.R., Tomo 99, Sesión del 13 noviembre 1888, p. 218-254.
(908) D.S.C.S., Tomo 31, Sesión del 31 marzo 1884, p. 150-157 y Sesión del 13 mayo 1884, p. 469-487.
(909) Idem.
(910) D.S.C.S., Tomo 31, Sesión del 20 mayo 1884, p. 601-629.

(911) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1888, p. 399-409.
(912) Memoria del Ministerio de Fomento, 1892-1893, p. 171-279.
(913) Anuario Estadístico de 1892, p. 408-409.
(914) Eduardo Acevedo: "Anales", Tomo IV, p. 587.
(915) H. S. Ferns, ob. cit., p. 381 y 475.
(916) D.S.C.S., Tomo 31, Sesión del 17 mayo 1884, p. 544-567.
(917) Memoria del Ministerio de Fomento, 1892-1893, p. 313-329.
(918) H. S. Ferns, ob. cit., p. 413.
(919) D.S.C.S., Tomo 31, Sesión del 31 marzo 1884, p. 150-157.
(920) D.S.C.S., Tomo 31, Sesión del 19 mayo 1884, p. 581-593.
(921) D.S.C.S., Tomo 31, Sesión del 21 mayo 1884, p. 39-63
(922) Memoria del Ministerio de Gobierno, 1888, p. 430-433.
(923) D.S.C.R., Tomo 90, Sesiones del 24, 26 y 28 enero 1888, p. 244-249, 289 y 364-365.
(924) D.S.C.S., Tomo 45, Sesión del 19 agosto 1888, p. 6-27.
(925) D.S.C.S,, Tomo 45, Sesiones del 19, 21 y 25 setiembre y 9, 15 y 17 octubre de 1888, p. 28-90, 98-121, 136-154 y 166-183.
(926) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 17, p. 364-367.
(927) "El Siglo", 8 junio 1890: "Las tarifas del Central".
(928) "El Siglo", 16 junio 1893: Carta de Horacio García Lagos al Ministro de Fomento Juan A. Capurro.
(929) Memoria del Ministerio de Fomento 1891-1892, p. 241-249.
(930) D.S.C.R., Tomo 103, Sesión del 30 julio 1889, p. 132.
(931) Memoria del Ministerio de Fomento, 1891-1892, p. 505-516.
(932) Idem, p. 303-306.
(933) Idem, p. 208-210.
(934) "El Siglo", 5 setiembre 1893: "Nuestros ferrocarriles".
(935) Memoria del Ministerio de Fomento, 1891-1892, p. 131-132.
(936) Idem, p. 202-205.
(937) Idem, p. 211-229.
(938) Memoria del Ministerio de Fomento, 1893-1894, p. 154-157 y 175.
(939) Carlos García Acevedo, ob. cit., p. 202-212.
(940) Carlos Panizza, artíc. cit., p. 72.
(941) D.S.C.S., Tomo 95, Sesión del 7 julio 1909, p. 82.
(942) D.S.C.R., Tomo 99, Sesión 13 noviembre 1888, p. 218-254.
(943) Citado por Carlos Panizza en artíc. cit., p. 75.
(944) H. S. Ferns, ob. cit., p. 346.
(945) Carlos García Acevedo, ob. cit., p. 186-188 y 94-96.
(946) Carlos María de Pena: "Montevideo y su departamento hasta 1889". Montevideo, 1892, p. 97.
(947) Carlos García Acevedo, ob. cit., p. 186-188
(948) Memoria del Ministerio de Fomento, 1892-1893, p. 171-279.
(949) H. S. Ferns, ob. cit., p. 412.
(950) Idem, p. 337.
(951) "El Siglo", 25 diciembre 1890: "Ferrocarril Midland del Uruguay. La garantía del Gobierno".
(952) "El Siglo", 14 noviembre 1890: "Las utilidades del Central".
(953) D.S.C.S., Tomo 45, Sesión del 19 setiembre 1883, p. 28-90.
(954) Estos datos provienen de los Anuarios Estadísticos de 1886 a 1894.
(955) "El Siglo", 13 junio 1893: "Tarifas de ferrocarriles".
(956) Idem, 10 mayo 1892. Otros datos corroborantes en 29 abril 1890 y 14 mayo 1893.
(957) Carlos García Acevedo, ob. cit., p. 206-212.
(958) Congreso Agrícola Ganadero de 1895, p. 409-421.
(959) Carlos García Acevedo, ob., cit., p. 40-42.
(960) "El Siglo", 29 abril 1890.
(961) Carlos Panizza, artíc. cit., p. 64.
(962) Citado por Carlos Panizza en art. cit., p. 64.
(963) H. S. Ferns, ob. cit., p. 350.
(964) "El Siglo", 29 abril 1890.
(965) Anuario Estadístico de 1892.
(966) Congreso Agrícola Ganadero de 1895, p. 409-421.
(967) "El Siglo", 29 agosto 1893: "Los estancieros ante la empresa del Ferrocarril Central".
(968) "La Razón", 6 octubre 1893: "Los intereses rurales".
(969) "El Siglo", 14 mayo 1893: "Anexo. Quejas contra la Empresa del Central"

(970) Carlos García Acevedo, ob. cit., p. 31-34.
(971) R.A.R., 14 febrero 1885, p. 81-82.
(972) "El Siglo", 3 noviembre 1892: "A través de la campaña. De Paysandú'.
(973) R.A.R., 31 mayo 1893, p. 231-232.
(974) "El Siglo", 29 agosto 1893: "Los estancieros ante la empresa del Ferrocarril Central".
(975) "El Siglo", edición de la tarde, 18 febrero 1895: "Contra el ferrocarril".
(976) Congreso Agrícola Ganadero de 1895, p. 149-152.
(977) D.S.C.S., Tomo 53, Sesión del 29 setiembre 1891, p. 48.
(978) "El Siglo", 12 octubre 1895: "El Ferrocarril Central".
(979) Carlos García Acevedo, ob. cit., p. 206-212.
(980) Idem.
(981) Idem, p. 189-191.
(982) "El Siglo", 28 junio 1894: "La cuestión tarifas en los ferrocarriles".
(983) Carlos García Acevedo, ob. cit., p. 38.40.
(984) Idem, p. 206-212.
(985) D.S.C.R., Tomo 99, Sesión del 13 noviembre 1888, p. 218-254.
(986) Memoria del Ministerio de Fomento 1892-1893, p. 303-329.
(987) Carlos García Acevedo, ob. cit., p. 43-45.
(988) "El Siglo", 29 abril 1890 y Carlos García Acevedo, ob. cit., p. 206-212.
(989) Carlos García Acevedo, ob. cit., p. 206-212.
(990) "El Siglo", 18 enero 1893: "El ferrocarril Central en competencia con las carretas".
(991) Congreso Agrícola Ganadero de 1895, p. 409-421.
(992) Memoria del Ministerio de Fomento 1893-1894, p. 267-270.
(993) Congreso Agrícola Ganadero de 1895, p. 409-421.
(994) D.S.C.R., Tomo 70, Sesión del 6 marzo 1885, p. 126-127.
(995) Carlos García Acevedo, ob. cit., p. 34-37.
(996) Idem, p. 31-34.
(997) Idem, p. 34-37.
(998) Véase para fundar estos argumentos: H. Martínez Montero, ob. cit., y José M. Fernández Saldaña y César Miranda, ob. cit.
(999) D.S.C.R., Tomo 93, Sesión del 24 mayo 1888, p. 397-398. Tomo 94, Sesiones del 29 mayo, 9, 12, 14 y 16 de junio de 1888, p. 88-103, 133-174, 180-215, y 220-250.
(1000) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 17, p. 317-319.
(1001) Juan T. Smith: "Breves consideraciones sobre vialidad". Tesis para optar al grado de Ingeniero de Puentes y Caminos. Montevideo, 1901.
(1002) Memoria del Ministerio de Fomento 1891-1892, p. 116.
(1003) Idem, p. 3-7.
(1004) Idem, p. 11-16.
(1005) D.S.C.S., Tomo 56, Sesión del 11 junio 1892, p. 282.
(1006) A. Ugón y otros, ob. cit., Tomo 19, p. 271-280.
(1007) Memoria del Ministerio de Fomento 1892-1893, p. 10-21.
(1008) Juan T. Smith, ob. cit., p. 117-118.
(1009) Eduardo Acevedo: "Anales", Tomo IV, p. 533.
(1010) Memoria del Ministerio de Fomento 1891-1892, p. 10.
(1011) Idem, p. 78-79.
(1012) Idem, p. 24-25.
(1013) Juan T. Smith, ob. cit., p. 22-24.
(1014) Congreso Agrícola Ganadero de 1895, p. 409-421.
(1015) Memoria del Ministerio de Fomento 1892-1893, p. 153-167.
(1016) Idem 1893-1894, p LXXXIII.
(1017) Congreso Agrícola Ganadero de 1895, p. 140-149.

INDICE